Tous les Samedis

VIE AU GRAND AIR

HOURLIER, VAINQUEUR DU GRAND PRIX DE FRANCE

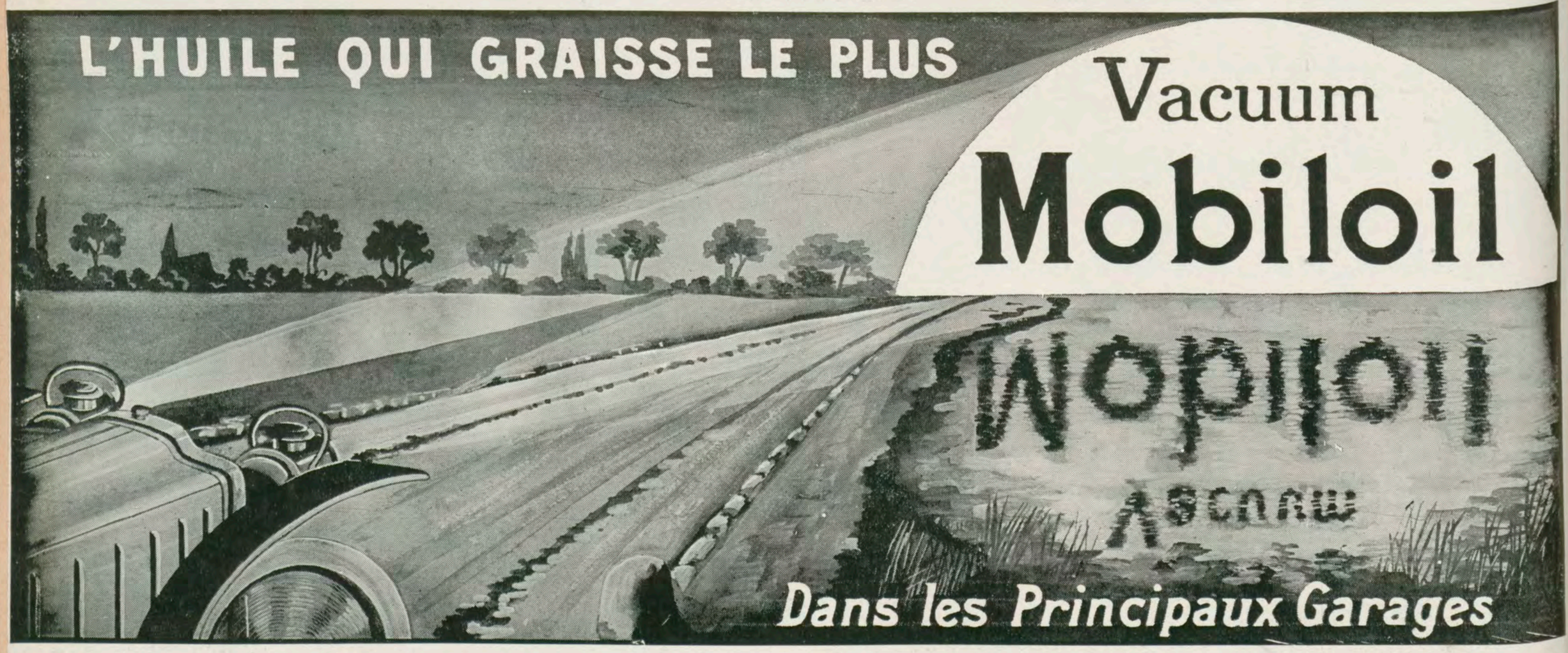
Le brillant sprinter français, Hourlier, a remporté le Grand Prix de France, dimanche dernier, au Parc des Princes, devant Moretti et Pouchois. (Bicyclette Peugeot, Pneus Continental.)

PIERRE LAFITTE & Cie

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

MUGUET
ULTRA
PERSISTANT

BRISE DE MAI ED. PINAUD



CYCLES

La Française-Diamant

MOTOCYCLETTES

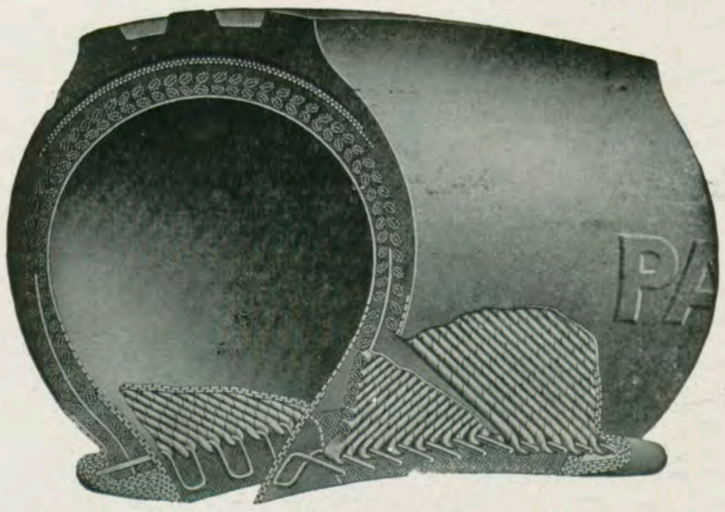
La PHOTOGRAPHIE des COULEURS
AVEC LES PLAQUES
AUTOCHROMES LUMIÈRE
est plus simple et plus facile que la Photographie en noir.
Reproduction exacte de toutes les Couleurs de la nature.

J'AI 38 ANS
ET JE SUIS RENTIER !
C'est par les Courses et le Magnétisme combinés que j'ai su acquérir mon aisance.
Contre **0** fr. **20** j'envoie sous pli cacheté **4** intéressantes Notices relatant d'une façon détaillée le **Sommaire d'Ouvrages qui ne seront jamais en Librairie. Du Client à l'Auteur** tel est mon principe. Pas d'intermédiaires. Ceux-ci ne sauraient en effet repondre à bon escient à une question posée après lecture des volumes. **Ecrire : P. SUARD**, 35, Rue Dequen, Vincennes (Seine).

LISEZ *Je sais tou*

PNEUS A CORDES

PALMER



Coupe du pneu Palmer à nervures montrant les deux couches de cordes et le mode de fixation du talon.

SOCIÉTÉ DES PNEUMATIQUES PALMER
(The Palmer Tyre Ltd)
PARIS ✍ *152, Avenue Malakoff* ✍ *PARIS*
Téléphone : 699-65 Télég. : Tyricord-Paris

BOL D'OR
Championnat du Monde de Grand Fond
1er Léon GEORGET
sur sa Bicyclette "violine"
AUTOMOTO

MASSAGE MANUCURE-PEDICURE 8, r. de Port-Mahon (pr. pl. Gaill

MOTO NAPHTA
LA PREMIERE ESSENCE DU MONDE

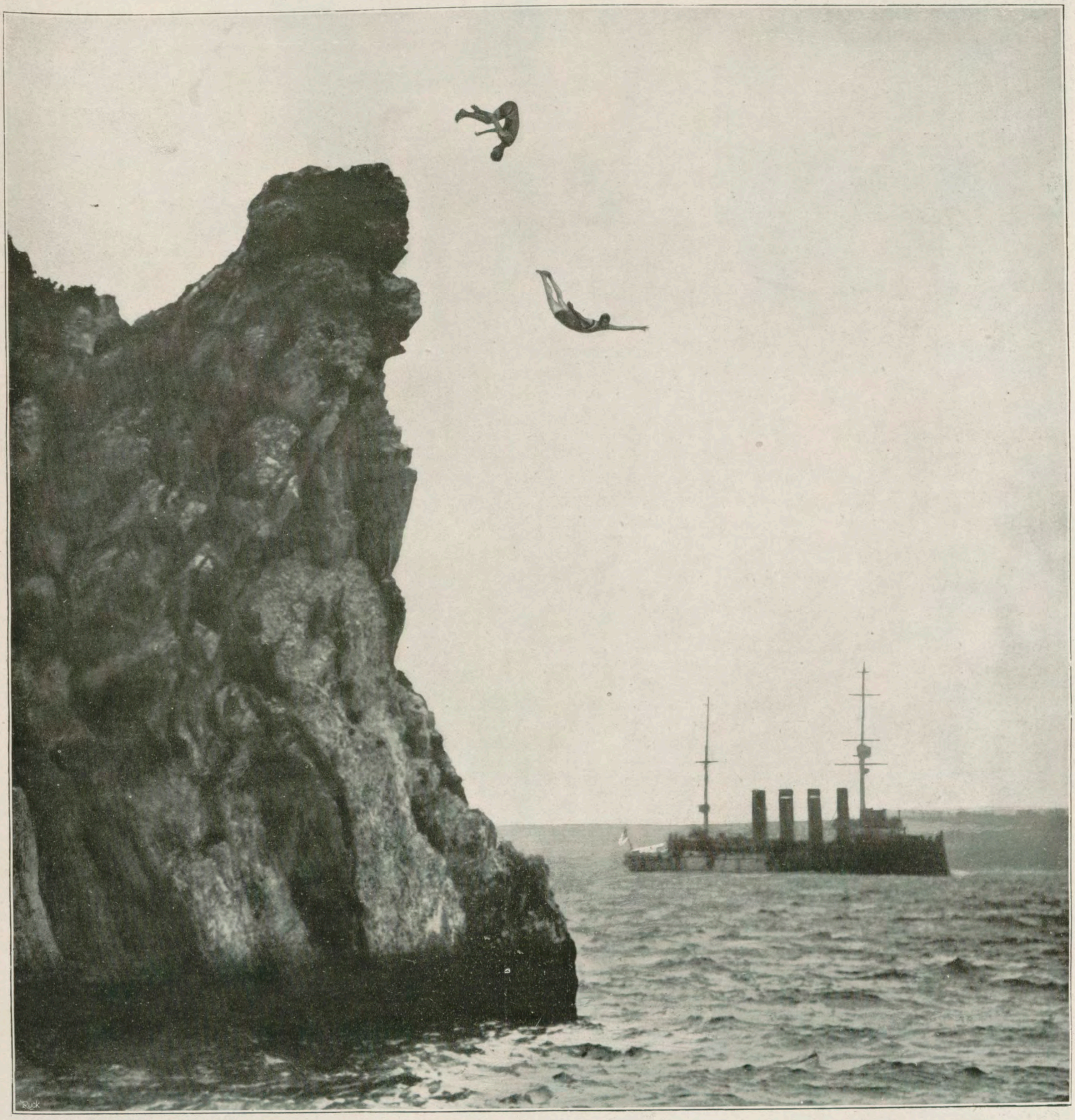
La Vie au Grand Air

N° 732 — 28 Septembre 1912

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Elysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie. September 28th 1912.

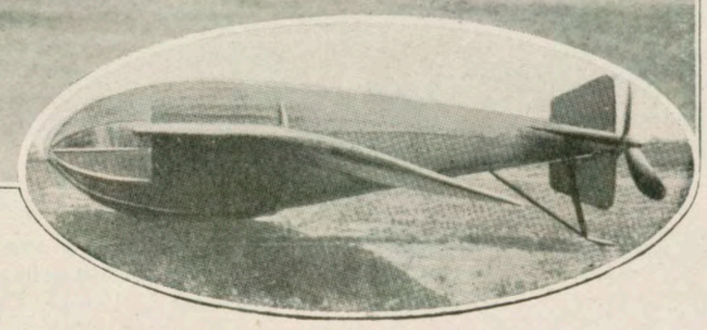
AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyee franco sur demande.



LES PLONGEURS ANGLAIS S'ENTRAINENT DÉJA POUR LES PROCHAINS JEUX OLYMPIQUES

Notre photographie représente les deux célèbres plongeurs anglais, F.-G. Collings et F.-J. Hill, plongeant du haut de la Roche Torbay, haute de 15 m. 50. Le plongeur du haut Collings, est représenté exécutant le double saut périlleux. C'est le seul homme qui ait juqu'à présent réussi cette prouesse acrobatique. Le second, Hill, exécute le saut de l'ange. Ces deux athlètes représenteront l'Angleterre aux prochains Jeux Olympiques.

VÉDRINES GAGNE LA COUPE GORDON-BENNETT



VÉDRINES EN VITESSE

La France, pour la première fois, a gagné la Coupe Gordon-Bennett qui, jusqu'ici, à part l'année de la fondation, avait toujours été gagnée par un appareil français, monté par un pilote étranger. Védrines, à Chicago, a réussi à triompher sur son Deperdussin (moteur Gnôme, magnéto Bosch, bougies Oléo, hélice Chauvière). En haut, Védrines s'entretenant avec un commissaire ; en bas, le monoplan américain Gallaudet qui était engagé dans la coupe.

SOMMAIRE

Hourlier, vainqueur du Grand Prix de France Couverture
Les plongeurs anglais s'entraînent pour les prochains Jeux Olympiques .. 743
Védrines gagne la Coupe Gordon-Bennett .. 744
En revenant d'Amérique, par JULES VÉDRINES .. 745
Comment l'on monte à 5.700 mètres, par G. LEGAGNEUX 746
Le meeting de Tamise, par ANDRÉ BEAUMONT .. 746
L'Automobile aux manœuvres, par G. PRADE .. 746
De New-York à Saint-Pétersbourg .. 747
Le Carnet du Sportsman .. 748
Une catastrophe de motocyclettes .. 749
M. Léon Barthou remporte le 8e Grand Prix de l'Aéro-Club .. 750-751
Le Grand Prix de France .. 752
Les Tabarins de l'atmosphère, par FRANÇOIS PEYREY . 753
Les rois du sprint, par G. LEFÈVRE .. 753
De la susceptibilité chez les escrimeurs, par JOE BRIDGE .. 753
France et Allemagne, par MARC GOUVIEUX .. 754
Le Bloc-Notes de la semaine .. 755
La jeune génération, par RENÉ BIONDET .. 756
Les Courses de la semaine, par STUART .. 756
Du Tremblay à Maisons-Laffitte .. 757
Les Courses de Longchamp .. 758
Les ateliers d'aviation Louis Bréguet .. 759
L'Automobile en Amérique .. 760
La Coupe de Paris .. 760

AVANTAGES RÉSERVÉS A NOS ABONNÉS

NOTRE CARNET MULTIPRIMES

Dans l'impossibilité où nous étions d'énumérer, vu leur grand nombre, tous les avantages dont bénéficient les abonnés de la *VIE AU GRAND AIR*, nous avons dû les réunir d'une façon simple et claire en un carnet pratique et d'un format commode : le *Carnet Multiprimes*.

Ce carnet est adressé franco à nos abonnés qui en font la demande, contre 0 fr. 50 pour la France et 0 fr. 75 pour l'étranger.

PRINCIPAUX AVANTAGES ACCORDÉS A NOS ABONNÉS

On ne remarquera jamais assez quelle économie on réalise en s'abonnant à la *VIE AU GRAND AIR*, au lieu d'acheter cette revue au numéro Outre l'agrément qu'on a de la recevoir chez soi, on ne débourse que 24 francs au lieu de 29 fr. 50, soit une économie de 5 fr. 50; le compte est facile à établir :

47 fois 0 fr. 50 (23 fr. 50), plus les 4 numéros spéciaux à 1 franc (4 francs) et le numéro de Noël (2 francs) = 29 fr. 50.

Chaque abonné a droit également à une réduction de prix sur les Petites Annonces (Voir dans le *Carnet Multiprimes* nos bons de réduction sur le montant de chaque insertion); à *deux primes gratuites* à choisir dans la liste spéciale envoyée franco sur demande; et aux nombreux avantages énumérés au *Carnet Multiprimes* des abonnés des Publications Pierre Lafitte et Cie.

ABONNEMENTS COMBINÉS

Une nouvelle faveur a été accordée, cette année, aux abonnés de la *Vie au Grand Air* elle consiste à faire bénéficier tout abonné d'un an qui souscrira également un abonnement à *Je sais tout* ou à *Fermes et Châteaux*, pour chacune de ces deux publications (pour les deux à la fois, s'il le désire, ou seulement pour une au choix) d'une réduction de 2 francs par abonnement (soit un avantage de 2 ou 4 francs).

Toutefois, cette faveur ne pourra être accordée qu'aux personnes qui s'abonnent directement, sans intermédiaires.

ABONNEMENTS PAYABLES EN DEUX VERSEMENTS

A la demande d'un certain nombre de nos lecteurs, nous avons décidé d'accepter désormais le *paiement en deux fois* des abonnements d'un an à la *Vie au Grand Air*. Chaque abonné pourra donc, s'il le désire, nous adresser la somme de douze francs en s'abonnant. La même somme de douze francs sera recouvrée par la poste six mois plus tard. Ces nouvelles conditions de paiement sont valables seulement pour les abonnements *d'un an*

PROPOS D'UN SPORTSMAN

PAR UN CENTIMÈTRE !

Que dans le temps même où les records de l'altitude montent par bonds vertigineux, de 4.800 à 5.000, de 5.000 à 5.720 mètres, nous nous passionnions pour un record battu de un centimètre, voilà qui semble paradoxal, mais qui est surtout significatif. Significatif du prix attaché à ce mot : record.

Je veux parler de l'exploit des deux chevaux qui récemment franchirent la barre à 2 m. 36, battant de 10 millimètres l'antique record du légendaire Conspirateur : de quoi témoignèrent solennellement deux officiers supérieurs. Autant eu valu le certificat d'un seul vérificateur des poids et mesures.

L'avouerai-je? Ce centimètre conquis sur le temps, le même jour, par deux sauteurs prodiges — les prodiges ne vont guère par paire — ce centimètre m'a laissé rêveur, je ne dis pas sceptique.

Voulant m'éclairer, j'en ai parlé à des hommes de cheval. Ils ont souri ; de la performance? non, qui est merveilleuse, mais du centimètre. Ce n'est pas qu'un centimètre soit nécessairement quantité en soi négligeable. Si le terrain du bond eut été solide, bois ou ciment, peut-être ne faudrait-il pas l'ignorer. Mais considérez qu'ici la nature de l'effort exige un sol élastique. Même pour le gagner ce prestigieux centimètre, n'aurait-il pas d'aventure, fallu recourir, passez-moi le mot, à ce petit truc, commencer la progression des sauts, non à un multiple exact de 10 ou de 5, mais à ce multiple augmenté de 1, par exemple placer la barre d'abord à 1 m. 86, au lieu de 1 m. 85, pour — l'élevant à chaque essai d'un centimètre — lui faire finalement dépasser de un centimètre tout juste, le record?

Ce centimètre ne représenterait donc rien, que le désir de s'approprier un « mot et un titre vains ».

Le record est mieux que cela ; nous ne devons pas en laisser amoindrir ou fausser la notion dans notre esprit. Et je sais bien, parbleu! que pour un record, le signe de l'excellence c'est qu'il soit battu rarement et de peu. Encore est-il que ce peu doit-être mesurable constituer une progression certaine. Sinon, le record n'est qu'une chinoiserie. Que penseriez-vous, cyclistes, si demain on vous annonçait que celui de l'heure, a été battu de 2 m. 35? Vous souririez. 2 m. 35 ici. 1 centimètre là, valeurs sportivement incalculables.

Les rivaux du vieux Conspirateur n'avaient qu'à battre son record de 10, de 5 centimètres, ou qu'à se contenter du dead-heat !

AVIATION

En revenant d'Amérique

Les Américains, selon Védrines, sont des sportsmen avant tout.

Je ne suis pas resté en Amérique comme certaines dépêches avaient essayé de le faire croire. Il avait été déclaré que j'allais demeurer là-bas pour diriger l'instruction des pilotes militaires. J'avoue que je fus pressenti et que mes amis Yankees n'hésitèrent pas à faire miroiter à mes yeux de splendides conditions. Mais je suis soldat français avant tout, j'en suis heureux et fier, et je me contente de cette fonction. Je ne veux pas faire d'infidélité à mon pays, même pour les Américains, qui sont pourtant des sportsmen admirables, que j'ai pu apprécier de près. J'étais bien tenté de donner des conseils aux pilotes d'Outre-Atlantique, car, je peux vous l'avouer, jamais je n'en ai vu d'aussi imprudents. Pour eux, voler n'est pas un sport, mais une pure acrobatie. J'ai la prétention d'être habitué à l'atmosphère et c'est peut-être pourquoi j'ai été saisi de terreur en voyant évoluer ces apprentis cadavres. Il est pourtant si simple de considérer l'aéroplane comme un moyen de locomotion. Et d'ailleurs, n'est-ce pas notre intérêt, à nous aviateurs, de prouver au public que le nouveau sport n'est pas aussi dangereux qu'on veut le faire croire ? En cherchant à éviter les accidents, en s'employant à donner des conseils aux apprentis, les pilotes aguerris peuvent rendre le plus grand service à l'aviation. C'est notre devoir à tous de le remplir et, pour ma part, je n'y faillirai jamais.

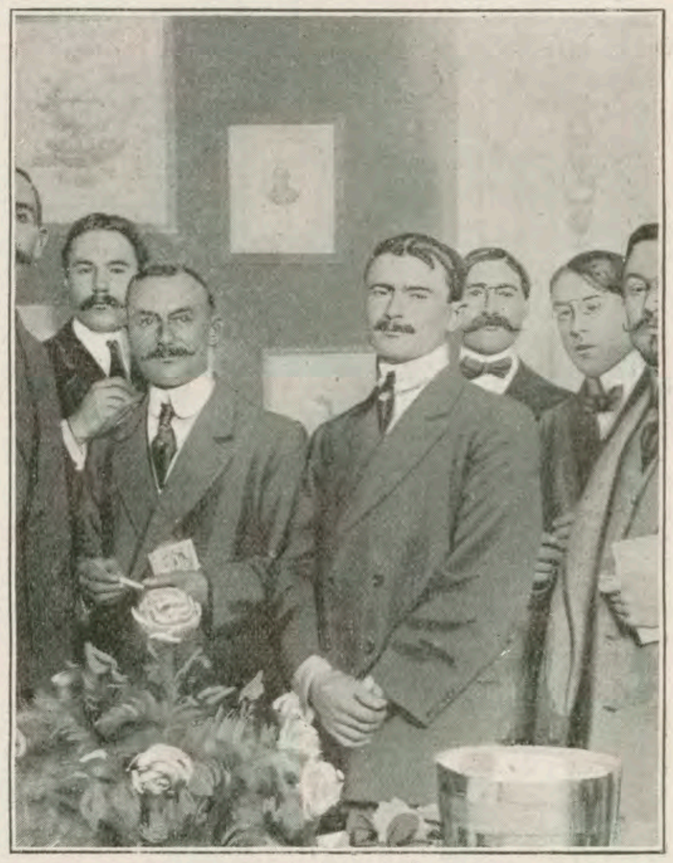
Je suis même heureux d'avoir l'occasion de parler ici de prudence pour revenir sur ma théorie favorite de la vitesse. J'ai dit, et je le répète, que la vitesse est un élément de sécurité. J'ai expliqué maintes et maintes fois pour quelle raison : plus vous allez vite, moins vous craignez les remous. Vous traversez l'espace comme une flèche, sans redouter les attaques perfides des poches d'air ou autres coups de vent qui vous font risquer le capotage, si vous volez lentement. C'est pourquoi, malgré ses mérites, je ne serai jamais partisan du biplan qui est un appareil lent par définition et qui ne peut rivaliser avec les rapides monoplans.

Vitesse égale donc sécurité, lorsque vous êtes dans l'air. Mais je connais l'objection que vous m'opposerez :

— S'il est bon d'aller vite en vol, par contre l'atterrissage ne s'accommodera pas d'une allure rapide.

Je suis parfaitement de votre avis et si vous voulez bien vous reporter à un article que j'ai publié dans la *Vie au Grand Air*, au mois de janvier dernier, je répondis à cette remarque en déclarant que pour voler vite, il fallait tout d'abord être sûr de son appareil, ne se confier à lui qu'en connaissance de cause et exiger qu'il soit un excellent planeur. En effet, en cas de panne ou d'atterrissage forcé, il est essentiel que votre engin ait la possibilité de planer et de se poser délicatement sur le sol, au lieu de s'y plaquer brusquement. Telle était ma façon de raisonner à cette époque, car vraiment je ne pouvais demander tout en même temps : vitesse en l'air et atterrissages lents. En essayant de tout obtenir d'un seul coup, on risque de ne rien avoir et c'est aller au devant d'échecs retentissants. Je me contentai donc de rechercher tout d'abord à voler vite. L'ingénieur de la maison Deperdussin, l'éminent Béchereau me construisit dans ce but un appareil qui me permit par trois fois de battre les records du monde de vitesse et de les faire passer d'abord à 142 kilom. 430 dans l'heure, puis à 164 kilom. 431 et enfin à 169 kilom. 810.

Le premier point était acquis. Il fallait alors m'occuper du second. Je causai longuement de mes projets avec MM. Deperdussin et Béchereau et je



JULES VÉDRINES EST FÊTÉ A L'AÉRO-CLUB DE FRANCE A SON RETOUR DE CHICAGO

vais avoir sous peu un aéroplane qui me permettra d'aller tout aussi vite, sinon plus, que maintenant et qui, au moyen d'ailes déformables, me permettra d'atterrir à une allure très réduite.

Mon rêve sera alors réalisé.

Il est en effet compréhensible que, du jour où un appareil sera muni d'un levier pouvant agir sur une partie des ailes, qui sera ainsi opposée à la violence du vent, l'allure sera considérablement réduite et, quelle que soit la rapidité de votre vol avant l'intervention de ce dispositif, vous descendrez sans danger. En un mot, vous posséderez un frein merveilleux!

De cette façon, je crois que tout le monde sera content et je pourrai reprendre sans crainte d'être démenti ma vieille formule : vitesse = sécurité, car le seul élément de péril sera supprimé.

Pour en revenir à mon voyage en Amérique, je dois vous avouer que je ne me figurais pas du tout les Américains tels que je les ai trouvés. Avant mon départ, de tous côtés on m'avait adressé des recommandations, distribué des conseils. Outre-Atlantique, le chauvinisme régnait en maître. Pour un peu, j'aurais dévalisé une armurerie, à l'instar de la bande tragique, pour me défendre contre ces bandits que nul attentat ne ferait reculer. Evidemment, je trouvais que ces récits devaient être quelque peu exagérés, mais je me méfiais cependant. Or, quel ne fut pas mon étonnement, en me trouvant là-bas, de me croire dans mon pays. Je croyais qu'il n'y avait qu'un Paris ! New-York et Chicago m'ont prouvé que ces villes rivalisaient avec notre capitale. Quant aux Américains, je n'ai jamais rencontré de gentlemen plus sportifs et plus loyaux.

Lorsque je partis pour la Coupe Gordon-Bennett, le vent, augmenté de remous de chaleur, rendait la tentative peu commode. C'est d'ailleurs pourquoi je restai un peu au-dessous de mes records que je devais battre par temps calme.

A ma descente d'appareil, je fus aussitôt entouré par les sportsmen qui assistaient à l'épreuve. Ils m'acclamèrent longuement, me firent fête et me prouvèrent qu'ils constituaient, avec les Français, les gens les plus aimables du monde.

Pour remercier le public de son délicieux et touchant accueil, lorsque l'atmosphère fut plus favorable à la tombée du jour, je refis un vol pour montrer la vitesse que pouvait atteindre mon monocoque : il fit du 190 à l'heure, sur 20 kilomètres. Il ne m'en fallait pas plus pour le moment, j'étais heureux et fier d'avoir fait gagner pour la première fois par la France le glorieux trophée de la Coupe Gordon-Bennett. Je m'emploierai à ce qu'elle y reste le plus longtemps possible!

JULES VÉDRINES.

Comment l'on monte à 5.700 mètres

Legagneux, le nouveau recordman de l'altitude en aéroplane, le dit à nos lecteurs.

Vous me demandez mes impressions sur mon record de la hauteur ? Mon Dieu, je ne sais pas ce que je pourrai bien vous dire d'intéressant car mon ascension a été sans histoire. Ce qui m'a le plus frappé, c'est la facilité avec laquelle je suis monté là-haut. Quand j'y réfléchis, il me semble que ce record de la hauteur est la chose la plus facile du monde.

Je ne me fais pas d'illusion, mon record sera battu, on montera à 6.000, mais dès le lendemain je m'efforcerai de reprendre mon bien, et j'ai la conviction que j'y parviendrai.

LEGAGNEUX FÉLICITÉ PAR MARTINET A SON ATTERRISSAGE.

On m'avait tellement dit de me méfier, de bien me couvrir, d'emporter de l'oxygène, de ne pas manger, de prendre garde à la syncope, que malgré tout j'étais un peu impressionné quand je montai dans mon Morane le 17 septembre, à 11 heures et demie, à Issy-les-Moulineaux. Notez bien que c'était la troisième fois que je montais cet appareil. Mais j'avais confiance : la veille, j'avais fait un petit vol à 2.000 mètres au dessus de la tour Eiffel et tout avait bien marché. Après avoir serré les mains à mon frère, à mon beau-frère, à MM. Morane et Saulnier, à mon vieux camarade Martinet, qui tous semblaient un peu anxieux, je donnai le signal du lâchez tout à 11 h. 52 m. Mon moteur tirait admirablement, je décollai en 50 mètres en criant à mes amis : « Rendez vous à 1 heure à Villacoublay pour déjeuner », puis je montai comme un papillon; mon moteur tournait à 1.200 tours, les gaz à demi ouverts. En 2 minutes 30 secondes, j'étais déjà à 1.000 mètres, je me dirigeai vers Versailles. Arrivé au-dessus du château, je donnai un bon coup de gauchissement qui me mit dans la direction de Choisy-le-Roi. J'avais en effet mon petit plan. Pour ne pas m'éloigner de mon point de départ, je m'étais fixé Versailles et Choisy le-Roi comme pylones autour desquels je devais accomplir mes spires. 7 minutes, 30 secondes après mon départ j'étais à 2 000, mètres, je volais dans un calme plat; à 3.000 mètres je dé'onçai carrément le plafond, c'est-à-dire j'entrai dans la mer de nuages qui était au-dessus de ma tête; à ce moment je donnai tous les gaz à mon moteur. Il faisait froid et la buée pénétrante m'enveloppait, cela dura 500 mètres. Comme je trouvais le temps long, je me mis à chanter la valse du comte de Luxembourg A 3.500 mètres, je retrouvai le soleil qui dardait sur mois ses rayons brûlants; à 4.000 mètres, je n'y tins plus, j'avais trop chaud, j'enlevai mes gants et rejetai mon cache-nez. Je riais tout seul des recommandations que l'on m'avait faites au sujet du froid. A 4,800 mètres, je me crus obligé de mettre mon masque d'oxygène. Mais comme il y avait des démêlés entre mon appendice nasal et l'ouverture du masque, je reposai vite cet attirail inutile et encombrant. Je respirais librement, mon cœur battait normalement. Il en fut toujours ainsi d'ailleurs jusqu'à 5.700 mètres (avis aux aspirants recordmen). A ce moment, je m'aperçus que la plume d'un de mes baromètres n'avait plus d'encre, et comme j'avais copieusement battu le record de Garros, je me disposai à descendre. Je regardai ma montre bracelet : midi 45 ! Il y avait 50 minutes que j'étais parti et j'avais donné rendez-vous, à 1 heure précise à mes amis devant les hangars de Villacoublay ! Je coupai les gaz et commençai un vol plané. Depuis quelque temps, je marchais à la boussole et je me savais pas très éloigné de Juvisy ; en effet, quand après avoir traversé l'épaisse couche de nuages j'aperçus la terre, j'étais au-dessus de Ris Orangis, je remis l'allumage, le moteur repartit aussitôt et 5 minutes après, j'étais à Villacoublay, atterrissant à l'endroit exact que j'avais fixé. Ma descente avait duré 11 minutes.

Mes amis me firent une chaleureuse ovation. Vrai il n'y avait pas de quoi ! J'abrégeai au plus vite les congratulations, car j'avais une faim, mais une faim ! On ne m'y reprendra plus à écouter ceux qui prétendent qu'il faut avoir l'estomac libre pour affronter les hautes altitudes !

GEORGES LEGAGNEUX.

Le meeting de Tamise

Grâce à lui l'aviation va trouver au Congo sa première application pratique.

Du samedi 7 au lundi 16 septembre, se déroula sur l'Escaut, devant la petite ville flamande de Tamise, le plus important meeting d'hydro-aéroplanes qui ait encore été disputé. Ce meeting, un véritable concours, avait été organisé par l'Aéro-Club de Belgique, sous le haut patronage de S. M. le roi des Belges, et sous les auspices du gouvernement dans un but véritablement pratique : il s'agissait de choisir la ou les marques d'appareils qui conviendraient le mieux à l'organisation d'un service régulier sur le grand fleuve africain du Congo. Et c'est pour cela que, pendant huit jours entiers, entre une heure et 7 heures du soir, 15 hydro-aéroplanes évoluèrent sous les yeux du Comité, des commissaires sportifs, des différentes commissions militaires et même des ministres et autres membres du gouvernement, d'après un règlement sévère mais bien étudié. Le règlement était sévère en effet, car il comportait pour chacune des huit journées, en plus des autres épreuves, quatre vols d'une demi-heure, soit environ 2 heures 1/4 de tenue dans l'air ; puis, venaient des concours de décollage, des expériences de navigation en flottaison, et enfin une grande course de 300 kilomètres sans escale, le tout avec un minimum de deux personnes à bord. L'exécution de ce programme faisait couvrir au moins, à chaque aviateur, le chiffre coquet de 2000 kilomètres, la distance de Paris à Moscou, simplement ; tout cela entremêlé de nombreux contacts avec l'eau, et de nombreuses évolutions autour de barques et de remorqueurs mouillés sur le fleuve. Il y avait là, certes, de quoi attirer et intéresser un nombreux public ! Et si le temps avait voulu se prêter à la chose, le meeting de Tamise aurait été le plus beau de l'année au point de vue des recettes. Cela ne fut pas malheureusement pour tous ; en tout cas, ce fut un concours d'endurance de premier ordre pour les appareils et pour les pilotes, car si l'on tient compte du temps qu'il fît, de la difficulté très grande de manipulation des hydro-aéroplanes pour la sortie et la rentrée au hangar, de leur stationnement forcé sous la pluie pendant de longues heures, il est désormais impossible de ne pas avoir confiance dans la robustesse des machines qui ont subi toutes ces épreuves avec succès.

Si, avant d'organiser sur le Congo un service régulier d'hydro-aéroplanes, le gouvernement Belge a voulu connaître le degré de résistance de la construction française, je crois que cette manifestation était bien faite pour lui en donner une haute idée. Et il n'est plus étonnant que le président du conseil, qui honora de sa présence le champ d'aviation, (le marécage d'aviation pourrions-nous dire sans crainte d'erreur) ait opposé une figure si souriante à l'air maussade des aviateurs, qui tous lui furent présentés et pour chacun desquels il sut trouver un mot aimable et spirituel.

La pluie tombait à seaux en effet ce jour là, la marée débordait par dessus les digues, et le fleuve envahissait les hangars ! Mais au Congo, n'y aura-t-il pas de crues, ni de pluies ? Alors ne se trouvait-on pas dans les conditions mêmes où les appareils seront appelés à faire leur service ? Et c'est ce qui expliquait le contentement du ministre regardant voler les hydro sous une pluie battante, et la piteuse mine des pilotes descendant de leur appareil. Chacun considérant la chose à son point de vue personnel.

Nous avons parlé tout à l'heure de l'élaboration judicieuse du règlement : la sanction des épreuves était, en effet, l'attribution d'un certain nombre de points à chaque concurrent, suivant la valeur de la performance réalisée à chaque essai.

Nous ne saurions trop louer le système de classement adopté à Tamise, système faisant la part exacte des avantages de chacun, par le jeu des points de concours, des points de bonification et des points de perfectionnements, et le système eut encore été plus apprécié par nous-même si ces derniers, (les points de perfectionnements) avaient tenu compte de la plus ou moins grande facilité de mettre les appareils à l'eau, ou de les rentrer au hangar, car ceci est une considération qui peut avoir son importance dans le cas où on ne dispose pas d'un bataillon pour manœuvrer sa machine.

Quelles sont donc les conséquences des démonstrations faites sur l'Escaut ?

Nous éviterons dans notre appréciation de citer le moindre nom d'appareil, mais nous sommes autorisés à dire, et nous devons à la vérité de dire que les hydro-aéroplanes qui évoluèrent sur l'Escaut se divisent en trois catégories bien nettes :

1° Ceux qui ont des qualités de vol remarquables mais présentent des défauts assez considérables au point de vue de la navigabilité.

2° Ceux qui, au contraire, ont de réelles qualités de glisseurs et de tenue sur l'eau mais laissent encore à désirer comme appareils aériens.

3° Ceux qui allient à de réelles qualités d'aéroplanes, une maniabilité et une stabilité parfaites sur l'eau.

Cette dernière catégorie comprend à son tour des appareils plus particulièrement aptes à emporter de gros poids, et des appareils plus remarquables au point de vue de leur bonne tenue dans le vent. Voilà, à mon sens, ce qu'a démontré le concours de l'Aéro-Club de Belgique.

Quant à l'organisation d'un service d'hydro-aéroplanes sur le Congo, je pense que meilleure application ne pouvait être faite de l'engin nouveau, étant donnée l'immense route liquide naturelle qui traverse la superbe et riche colonie Belge. Mais le succès (qui ne peut manquer) d'une pareille entreprise sera immédiat ou différé, selon la méthode employée. Et les conversations que j'ai entendues à ce sujet sur le champ d'aviation révèlent, chez ceux qui seront probablement appelés à organiser ce service, une sagesse et une compétence technique très grandes, unies à une parfaite connaissance du fleuve qu'il s'agit de dompter et du climat qu'il faut affronter. Point de grandes randonnées au début, mais au contraire, concentrer tout son effort sur une section convenablement choisie, avec des escales prévues et ravitaillées d'avance, progresser ensuite lentement par échelons dans les deux sens, la longueur de ces échelons étant déterminée judicieusement par la pratique, et par le rayon d'action normal moyen de l'engin, rayon d'action à la limite duquel il perd le contact avec le centre et par suite sa puissance.

Cette étude et cette application de l'aviation sera la première réellement pratique en dehors de l'aviation militaire ; c'est donc sur l'eau que l'aéroplane a d'abord trouvé son utilité en même temps que la sécurité. C'était conforme à nos prévisions, et à la logique, cet essai doit donc réussir !

ANDRÉ BEAUMONT.

AUTOMOBILE

L'Automobile dans l'Armée

Elle a joué un role considérable aux manœuvres.

On a peine, disions-nous, ici même, il y a quelques mois à se figurer une civilisation moderne sans automobile. On a peine également à se figurer une armée moderne sans le concours de l'industrie automobile.

Je viens d'assister aux grandes manœuvres allemandes et françaises, en Saxe et en Touraine, et l'on est presque effrayé en voyant ce que déplace d'automobiles, une armée. Je ne parle pas seulement de l'aviation, bien qu'à chaque appareil qui vole dans l'air, correspondent deux voitures qui roulent sur le sol, roulottes, camions, tracteurs, camions ateliers, ravitaillement, réparations. Mais, aujourd'hui, depuis le général en chef qui se prélasse dans une 40-HP à conduite intérieure, jusqu'au simple pioupiou qui enfourche une motocyclette pour porter un pli,

Les cavalerie automobile !

quelle services d'approvisionnement de l'artillerie sont particulièrement riches. Cuisines automobiles, apportant les vivres chauds sur le front du bataillon, boucheries automobiles à frigorifique, camions apportant les vivres, l'eau, les cartouches, voitures à projecteurs électriques munies de dynamos sur lesquels on branche le moteur à l'arrêt. Puis voici l'artillerie, très légère, avec les autos et dont les canons à tir rapide sont braqués contre le ciel et contre les aéroplanes et les dirigeables, artillerie lourde, attelée à des tracteurs.

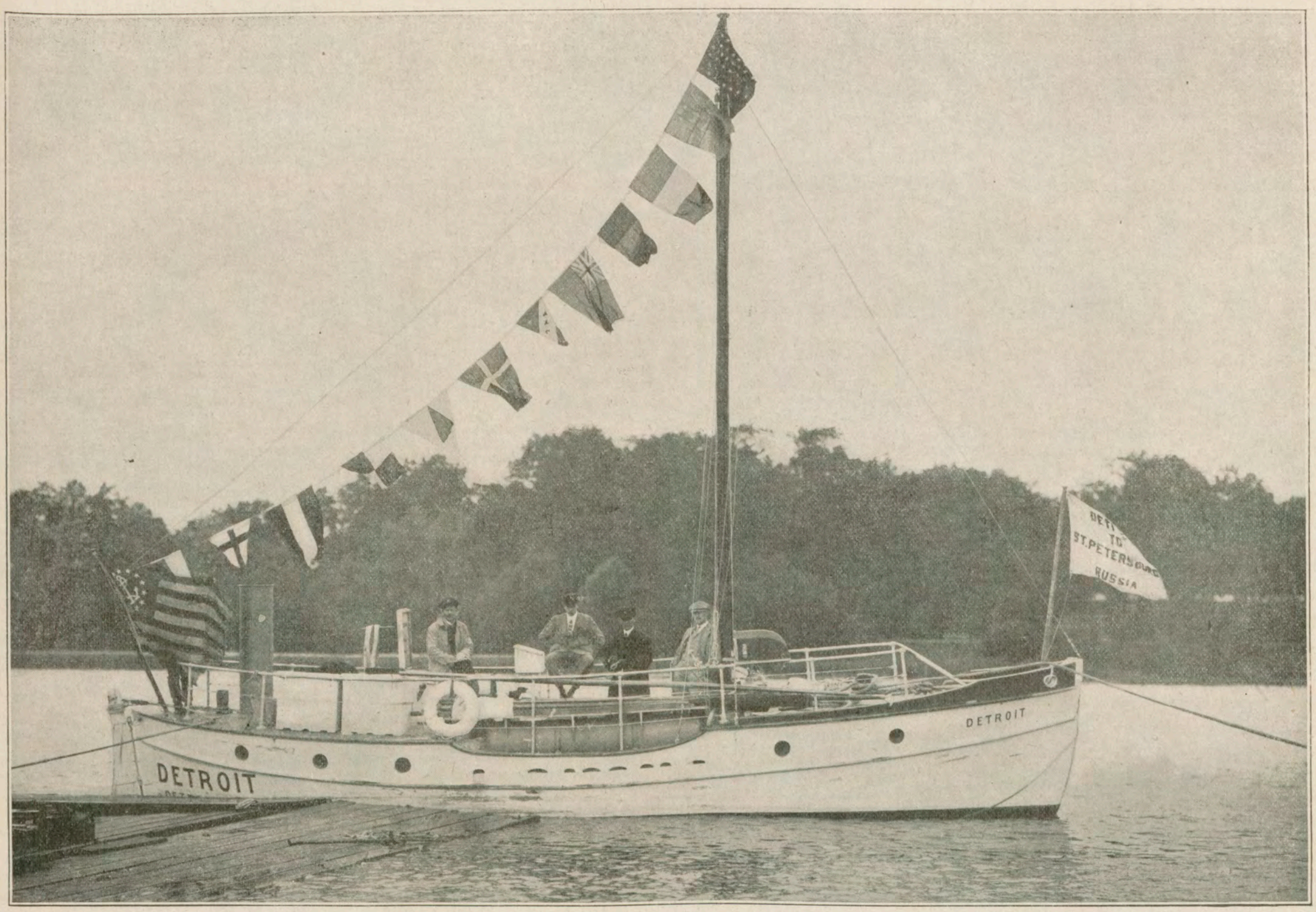
Un des engins les plus remarquables à ce point de vue, fut le 35 HP six cylindres, affecté au service de la jeune artillerie de campagne, les 220 courts qui défendirent le pont de Pouzay. C'est un tracteur à quatre roues motrices et à deux essieux avant et arrière, à la fois moteurs et directeurs. Il y a, au milieu, le moteur qui, par un double couplage, commande deux cardans qui attaquent, à la fois, l'essieu avant et l'essieu arrière. Le véhicule est muni de six freins, un sur chacun des deux différentiels, un sur chaque roue. Grâce aux quatre roues motrices, le véhicule démarre en plein champ, passe au travers de la boue, escalade des fossés, en remorquant 12 tonnes de poids utile, placés sur trois remorques.

Les deux pays ont une organisation à peu près par llèle. Cependant, en Allemagne, la position du chauffeur, enrôlé dans le corps des automobilistes volontaires, est plus précisée que chez nous. Le chauffeur est un peu assimilé à notre officier de réserve, et il sait, par avance, où il doit rejoindre, et lorsqu'il est appelé à faire son temps de mobilisation. Il fait vraiment partie d'une arme spéciale, et il l'emmène, avec lui, dans sa garnison.

Mais, pour détruire, comme pour créer, la civilisation fait appel aux mêmes forces modernes.

GEORGES PRADE.

DE NEW-YORK A SAINT-PÉTERSBOURG



(International photo Bulla).

LE « DÉTROIT » A SAINT-PETERSBOURG

Le *Détroit*, le petit canot automobile de 10 mètres 50, qui avait traversé l'océan Atlantique en 22 jours, allant de New-York à Queenstown (Irlande), vient d'effectuer un nouveau raid de Newport à Saint-Pétersbourg, passant par la Manche, la mer du Nord et la Baltique.

(International photo Bulla).

L'ÉQUIPAGE DU « DÉTROIT »

Pour venir de New-York, le *Détroit* subit une tempête durant plusieurs jours, de plus il faillit manquer de combustible. Le capitaine Day (à droite), qui le dirigeait, a l'intention de recommencer bientôt la traversée de l'Atlantique, et, cette fois, il compte venir directement de New-York à Paris.

LE CARNET DU SPORTSMAN

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 29 SEPTEMBRE — *Cyclisme.* — Buffalo (Grand Prix de l'U. V. F.)

DIMANCHE 29 SEPTEMBRE — *Hippisme.* — Courses à Longchamp (Prix Vermeille, Prix Villebon).

MARDI 1er OCTOBRE. — *Hippisme.* — Courses à Saint Ouen (Steeple-Chase de trois ans).

JEUDI 3 OCTOBRE. — *Hippisme.* — Courses à Maisons-Laffitte.

SAMEDI 5 OCTOBRE. — *Hippisme.* — Courses à Longchamp.

Les précédents lauréats du Grand Prix de l'Aéro-Club.

Dans notre prochain numéro, nous donnerons le compte-rendu détaillé du huitième Grand Prix de l'Aéro Club de France (ballons sphériques) dont le départ fut donné, le 22 septembre, au parc aérostatique des Côteaux de Saint-Cloud, et fut gagné par M. Léon Barthou.

Nous nous bornerons aujourd'hui, a rappeler les performances des sept compétitions antérieures :

15 octobre 1905. — Départ des Tuileries. 13 concurrents.

1er M. Jacques Faure (Aé. C. F.) Ballon : *La Kabylie* (1.480 mètres cubes). Point d'atterrissage : Kirchdrauf (Hongrie). Distance : 1.311 kilomètres. Durée : 18 h. 6.

7 juin 1906. — Départ du parc des Coteaux de Saint-Cloud 8 concurrents.

1er M. Ernest Barbotte (A. A. F). Ballon : *Le Sphinx* (1.000 mètres cubes). Point d'atterrissage : Les Sables d'Olonne. Distance : 397 kilomètres. Durée : 11 h. 40.

20 septembre 1907. — Départ des Tuileries. 20 concurrents.

1er M. Albert Deglobel (Aéro Club du Nord) Ballon : *Le Nord* (1 200 mètres cubes). Point d'atterrissage à 46 kilomètres au large de la côte belge, sur la normale abaissée sur Ostende. Distance : 292 kilomètres. Durée : 16 h. 26.

La course a été arrêtée par la mer du Nord.

4 octobre 1908. — Départ des Tuileries, 18 concurrents.

1er M. Georges Blanchet (Aé. C. F.) Ballon : *Le Centaure* (1.600 mètres cubes). Point d'atterrissage : Navacelles (Gard). Distance 550 kilomètres. Durée : 37 h. 12.

26 septembre 1909 — Départ de l'Esplanade des Invalides. 20 concurrents.

1er M. Georges Blanchet (Aé. C. F.). Ballon : *Geneviève* (1.600 mètres cubes). Point d'atterrissage : extrémité sud de la Basse-Camargue (Bouches du-Rhône). Distance : 637 kilomètres. Durée : 19 h. 30.

26 juin 1910. — Départ du parc des Côteaux de Saint Cloud. 15 concurrents.

1er M. Georges Blanchet (Aé. C. F.). Ballon : *L'Escapade* (1.200 mètres cubes). Point d'atterrissage : lac de Walchensee (Haute Bavière). Distance : 700 kilomètres : Durée : 18 h. 30.

17 septembre 1911. — Départ du parc des Coteaux de Saint-Cloud. 12 concurrents.

1er M. Boégler (Société des anciens aérostiers militaires). Ballon : *Etoile* (1.000 mètres cubes). Point d'atterrissage : Cubnezais près Cavignac (Gironde). Distance : 467 kilomètres. Durée : 24 h. 55.

On sait que le Grand Prix de l'Aéro-Club de France est une épreuve de distance sans escale. Aux termes des règlements de la Fédération Aéronautique Internationale, la distance s'évalue par la longueur de l'arc de grand cercle pris au niveau de la mer, réunissant la verticale du point de départ à la verticale du point d'arrivée. Plus simplement, disons que la longueur du parcours se calcule d'après une ligne droite reliant le point de départ au point d'atterrissage que les concurrents doivent faire constater régulièrement en suivant à la lettre les instructions qui leur sont données.

La guerre aérienne est prohibée par une conférence.

La conférence de l'Union Interparlementaire, réunie à Genève, s'est occupée de la proposition de M. Beernaert, relative à la prohibition de la guerre aérienne. Une longue discussion s'engagea, la thèse adverse était soutenue avec énergie par M. d'Estournelles de Constant.

— L'aviation, a-t il déclaré, est une admirable création du génie humain. Si on veut interdire l'aviation militaire, qu'on interdise l'usage des cuirassés, de la télégraphie sans fil, etc... Un avion coûte 20 000 francs, alors qu'un cuirassé coûte de 60 à 80 millions. Laissons donc à chaque nation la liberté de choisir les moyens d'assurer sa sécurité et son indépendance.

La proposition Beernaert était soutenue par la Grande-Bretagne, l'Allemagne, la Belgique etc..., et fut adoptée à une grande majorité.

Ce n'est pas cette décision qui empêchera les nations de s'armer au moyen de flottes aériennes puissantes, fort heureusement. D'ailleurs n'est ce pas en rendant la guerre de plus en plus meurtrière qu'on parviendra à l'éloigner de nous ?

Un programme alléchant de réjouissances publiques.

On ne s'ennuie pas à Nangis. Dimanche dernier, des fêtes y furent données qui remportèrent un grand succès. D'ailleurs jugez-en par la liste des réjouissances :

9 h. 45, réunion des sociétés à l'Hotel-de-Ville de Nangis.

10 h. 15, réception à la gare par la municipalité de Nangis.

11 heures, remise des médailles.

Midi, déjeuner officiel.

3 heures, réception par la municipalité de Vauville. Lâcher de pigeons voyageurs par les colombophiles.

Avouez qu'on sait se distraire à Nangis. Ah ! j'oubliais de vous dire en quel honneur était organisée cette série de fêtes : c'était pour inaugurer le monument de ce pauvre capitaine Camine, victime de la catastrophe d'aviation de l'année dernière !

Les grandes manoeuvres Anglaises arrêtées par les avions.

Si l'utilisation des aéroplanes fut particulièrement meurtrière au début des grandes manœuvres Anglaises, il faut avouer que les plus lourds que l'air ont réussi à prendre une éclatante revanche par la suite

Pour le prouver, nous nous contenterons de citer la stupéfiante décision prise par l'arbitre en chef des manœuvres anglaises :

« Le service d'informations par aéroplanes étant si parfait que tout mouvement d'une des armées est immédiatement connu de l'autre, les manœuvres deviennent impossibles et sont terminées pour cette année »

C'est là une belle victoire remportée par la nouvelle arme de guerre et il faut espérer que ceux qui doutent encore seront cette fois convaincus. Le service aérien anglais, pourtant bien en retard sur le nôtre, a fonctionné de façon admirable et le roi n'a pas manqué de signaler ce fait dans le discours qu'il a adressé aux généraux.

Au cours de la conférence qui fut tenue à Cambridge entre les officiers de l'état-major, le généralissime sir John French, faisant la critique des manœuvres, fit ressortir l'importance d'une rapide concentration des forces et dit que tous les mouvements des troupes en présence avaient été annoncés, avec la plus grande exactitude, par les services d'aviation.

Enfin, il est intéressant de donner l'opinion du colonel anglais, H. S. Massy, qui fait autorité dans toutes les questions concernant l'armée :

— Les généraux ont agi avec trop de précipitation après réception de leurs informations par le service aérien. Ils ont été ahuris par la multiplicité des messages et par les changements brusques. Un des points les plus intéressants à signaler — si l'on compare les manœuvres britanniques qui viennent de prendre fin aux manœuvres en France — est la façon différente dont les nouvelles des éclaireurs aériens sont reçues par les commandants français et britanniques.

« La quatrième arme est très nouvelle en Angleterre et nos commandants ont agi avec un peu trop de hâte. Nous n'avons qu'à lire les comptes rendus les plus récents des manœuvres françaises pour nous rendre compte que les commandants français reçoivent leurs informations avec beaucoup plus de calme que nos commandants en chef. »

Tel est le bel hommage rendu et à notre cinquième arme, et à nos chefs par une des compétences de l'armée Anglaise.

Evidemment, un seul mort, c'est presque un succès.

On connaît la catastrophe qui vient de se produire en Amérique sur la piste de motocyclettes de Newark. Elle se traduisait par 6 morts et 14 blessés.

Quelques jours après, une nouvelle piste était inaugurée et voici comment le « New-York American » apprécie cette ouverture :

L'OUVERTURE DU MOTODROME EST UN SUCCÈS : UN HOMME EST TUÉ.

Tel est le titre de l'article dont voici le début. « L'ouverture du nouveau motodrome peut être considérée comme un triomphe : un seul homme fut tué Mais cela ne suffisait pas pour le public qui désire toujours assister à une catastrophe, tant est grand chez nous, l'instinct sauvage de la recherche du danger — pour les autres. »

C'est bien Américain, direz-vous. Je ne le crois pas. Souvenez-vous de l'affluence qui se pressait aux spectacles où le looping the loop, le cercle de la mort, le suicidé vivant, la flèche humaine, le saut périlleux en automobile et autres « dare devil » faisaient fureur ! N'était-ce pas dans l'espoir d'une catastrophe ?

Les traîneaux à voiles datent de l'année 1606.

Nous avons reçu d'un de nos lecteurs Belges la lettre suivante qui nous prouve une fois de plus, que rien n'est nouveau sous le soleil.

Mon cher Joker,

A titre de curiosité et à propos des traîneaux à voiles, voici l'extrait d'un article, paru en 1844, relatif à un « char à voiles » qui roulait en Hollande vers 1606 !

Voici comment Gassendi raconte les impressions de son ami Peiresc qui avait été voir cet engin : « Il fit une excursion jusqu'à Scheveningen pour s'assurer par sa propre expérience de la rapidité d'un char construit depuis peu d'années, avec tant d'art que par le moyen de voiles déployées, il volait sur le rivage comme un navire... et franchissait en deux heures les quatorze lieues qui séparent Scheveningen du bourg de Pultene... »

Ce traîneau à roues et à voiles, qui évoluait ainsi au bord de la mer était donc bien l'ancêtre authentique de nos aéroplages actuels

J. VISART,
Herzele Belgique. »

Voilà qui éclaire d'un jour nouveau la question des traîneaux à voiles, dont la création semblait si moderne.

Hourlier est incontestablement notre meilleur sprinter.

A chacune de ses courses, le sympathique champion du sprint, Hourlier, établit sa supériorité inconstestable sur tous ses camarades Français et étrangers. Il est doué d'ailleurs d'une pointe de vitesse stupéfiante. Il démarre peut-être moins subitement que Friol, mais il peut prolonger son effort pendant au moins 500 à 600 mètres et même plus, réussissant à décrocher tous ceux qui le suivent et à rejoindre les fuyards. Il est d'ailleurs merveilleusement aidé par sa bicyclette Peugeot, la machine favorite de tous les vrais champions.

Dimanche encore, Hourlier s'assurait sans douleur la première place dans le Grand Prix de France, trophée enviable qui venait s'ajouter au championnat d'Europe, au Grand Prix de Paris et à celui d'Allemagne, remportés cette saison par le fameux sprinter à Lyon, Paris et Berlin.

L'Indien Thorpe, l'athlète le plus complet, continue.

James Thorpe, l'athlète indien, qui se couvrit de gloire dans le Pentathlon et le Decathlon aux Jeux Olympiques de Stockholm, vient de remporter à nouveau un succès brillant. Il a gagné le championnat d'athlétisme, battant le tenant du titre, Sheridan, par 7.476 points. Celui-ci, souffrant, ne prit que la troisième place, derrière J. Brédemus, 2e avec 6.303 points, c'est-à-dire avec 1.173 points de retard sur le vainqueur. Ce chiffre est déjà éloquent, mais ce qui est le plus brillant est la liste des performances accomplies par Thorpe, le plus remarquable athlète que nous ayons jamais rencontré :

100 yards en 10 secondes 3/5.
Lancement du poids : 11 m. 60.
Saut en hauteur : 1 m. 87.
880 yards marche : 4 m. 37 s.
Lancement du marteau : 37 m. 70.
110 mètres haies : 16 s. 2/5.
Lancement du poids de 56 livres : 7 m. 91.
Saut en longueur : 6 m. 43.
1 mille : 5 m. 26 s.

Thorpe triompha dans toutes les épreuves, sauf dans le saut à la perche et le lancement du marteau.

Après les grandes manoeuvres aériennes de l'Ouest.

Les nombreux touristes qui ont assisté aux grandes manœuvres de l'Ouest qui viennent de se terminer, ont tous remarqué les arrivages de nombreux wagons d'Automobiline et d'huile de graissage marque « Avion » de la maison Desmarais Frères, qui servaient au ravitaillement des avions militaires.

Nouvelle à la main.

— Savez-vous quel est le comble de la prudence pour un chronométreur ?

— ?

— Reculer devant une montre qui avance.

JOKER.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 16 AU 22 SEPTEMBRE

AVIATION

MARDI 17 SEPTEMBRE — Tamise. — *Classement général du meeting d'hydro-aéroplanes :* 1. Chemet, 166 points ; 2. Benoist, 161 points ; 3. Renaux, 154 points ; 4. Beaumont, 138 points ; 5. Molla, 82 points.

MARDI 17 SEPTEMBRE. — Issy-les-Moulineaux. — Legagneux bat le record de la hauteur en aéroplane, montant à 5.700 mètres (ancien record Garros, 5.000 mètres).

HIPPISME

LUNDI 16 SEPTEMBRE. — Saint-Cloud. — *Prix du Garage* (2.400 mètres, 8.000 francs) : 1. Linion, à M. G. Kousnetzoff (Sharpe) ; 2. Upholstere ; 3. Coral II. — P. M. : gag. 34 fr ; pl. 21 fr. 50, 37 fr.

MARDI 17 SEPTEMBRE. — Saint-Ouen. — *Prix Soukaras* (haies 2 500 mètres, 10 000 francs) : 1. Ekwanock, à M. Pfizer (F. Williams) ; 2. Ismen ; 3. Azarias. P. M. : gag. 122 fr. ; pl. 40 fr. 50, 17 fr. 50, 100 fr.

MERCREDI 18 SEPTEMBRE. — Le Tremblay. — *Prix Le Sancy* 2.600 mètres, 20 000 francs) : 1. Prédicateur, au baron Ed de Rothschild ; 2 Ultimatum ; 3. Porte-Maillot. P. M. : gag. 18 fr ; pl. 13 fr , 38 fr.

JEUDI 19 SEPTEMBRE — Maisons-Laffitte — *Prix Biennal de Maisons-Laffitte* (1 000 mètres, 20.000 francs) : 1. Baudaquin, à M. L. Olry-Roederer (G Clout) ; 2. Jarnac ; 3. Marka. — P. M. : gag. 221 fr. ; pl 24 fr. 50, 16 fr. 50, 13 fr

DIMANCHE 22 SEPTEMBRE — Longchamp. — *Prix de Satory* (4 000 mètres, 20 000 francs) : 1. Prédicateur, au baron Ed. de Rothschild (O'Neill) ; 2 Saint-Ange III ; 3. Chambre de l'Edit P. M : gag 18 fr. *Prix du Prince d'Orange* (2.400 mètres, 30 000 francs) : 1. Floraison, au baron Ed. de Rothschild (G. Stern) ; 2 Amoureux III ; 3. P. M. : gag. 69 fr. 50 ; pl. 22 fr. 50, 15 fr. 50, 16 fr. 50.

CYCLISME

JEUDI 19 SEPTEMBRE. — Parc des Princes. — *Prix des Etrangers :* 1. Ellegaard ; 2 Poiledri ; 3. Arpelh ns. — *Prix des Français :* 1. Dupré ; 2. Perraud ; 3. Didier. — *Match à motocyclettes* (première manche, 3 kil) : 1. Moreau ; 2. Lauthier, à 60 mètres. (Deuxième manche, 6 kil.) : 1. Moreau ; 2. Lauthier, à 5 mètres. — *Course de tandems :* 1. Ellegaard-Arend ; 2. Hourlier-Pouchois ; 3 Dupré-Martin

DIMANCHE 22 SEPTEMBRE. — Parc des Princes. — *Grand Prix de France :* 1. Hourlier ; 2. Moretti ; 3. Pouchos. — *Championnat de France* (Indépendants) : 1. Tranie ; 2 Fabre ; 3. Tournié. — *Match de demi-fond* (derrière motocyclettes) : 1 Sérès ; 2. Darragon.

GOLF

LUNDI 16 SEPTEMBRE. — Compiègne — *Coupe-Tournoi de Compiègne* (handicap) : 1 M. J. Petit-Delchet avec 75 et 76 net handicap 20 ; 2. M. G. Froment-Meurice, avec 76 et 78 net (handicap 19) ; 3. M. Vagliano, avec 77 et 78 net (scratch).

AVIRON

DIMANCHE 22 SEPTEMBRE. — Joinville. — *Critérium national des débutants.* — 1. G. Lejeune (C. N. F.) ; 2. Boyer (S. R Rémoise) ; Nigrette (abandonné)

Critérium des Vétérans. — 1. Cardier (S. E) ; 2. Schmidt (S. E. ; 3. Ponsard (U. N. Liège).

Critérium international des juniors. — 1. Rustan (S. N. Marne ; 2. Wrobel (C. N. F.).

Critérium des seniors. — 1. Mariani (Côme) ; 2. Massué fils (Basse-Seine, ; 3. Ponsard (Liège).

Coupe de Paris. — 1. Sinigaglia (Côme) ; 2. Barrelet (Enghien) ; 3. Horodynski (C. N. F.). T. : 6 m. 58 s.

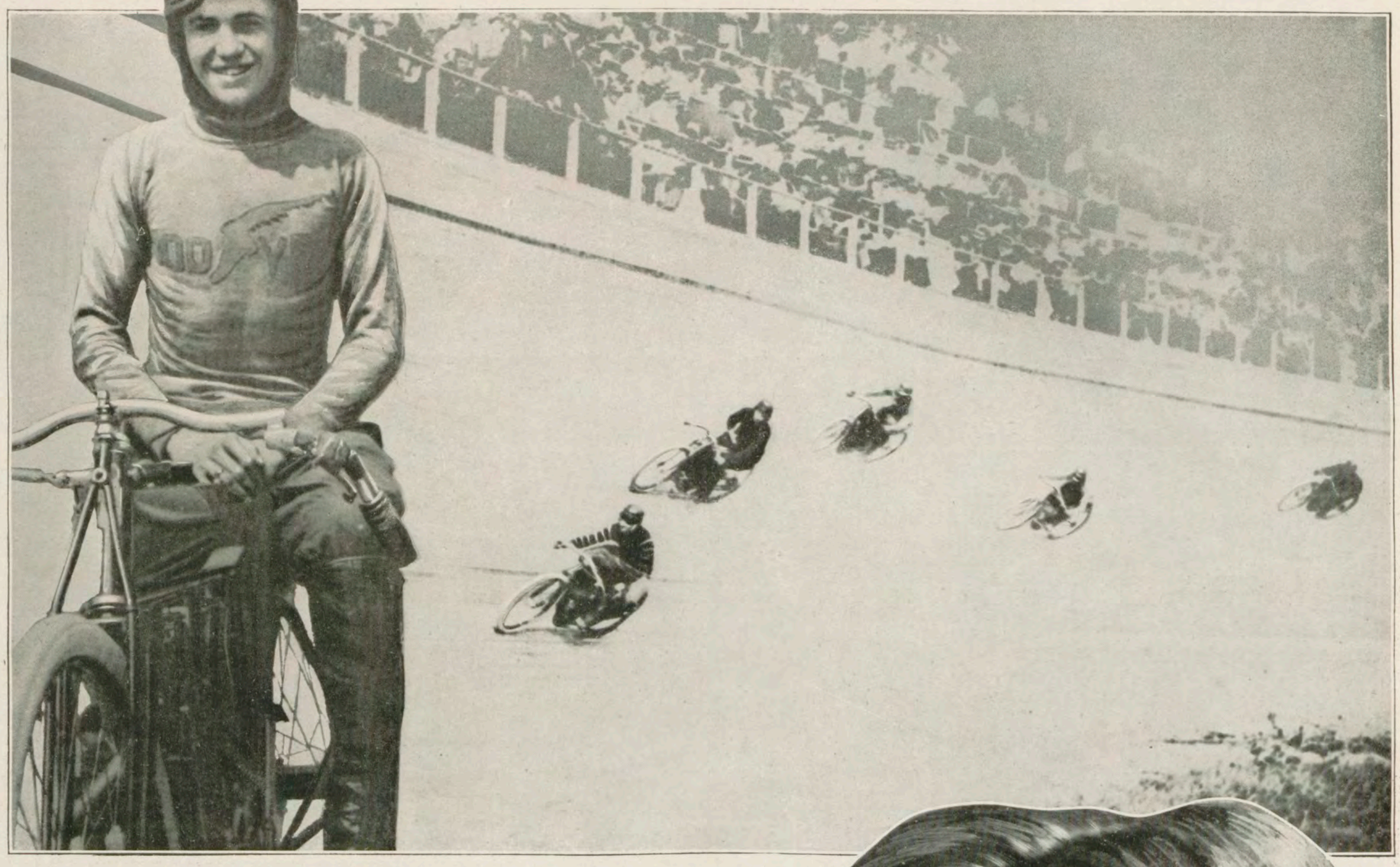
CE QU'IL FAUT LIRE

Le Football, par Ch. Gondouin et Jordan, collection Sports bibliothèque. Le vol. br. 6 fr.

La Chasse à tir, par Cunisset-Carnot, collection Sports-Bibliothèque. Le volume broché. 6 fr.

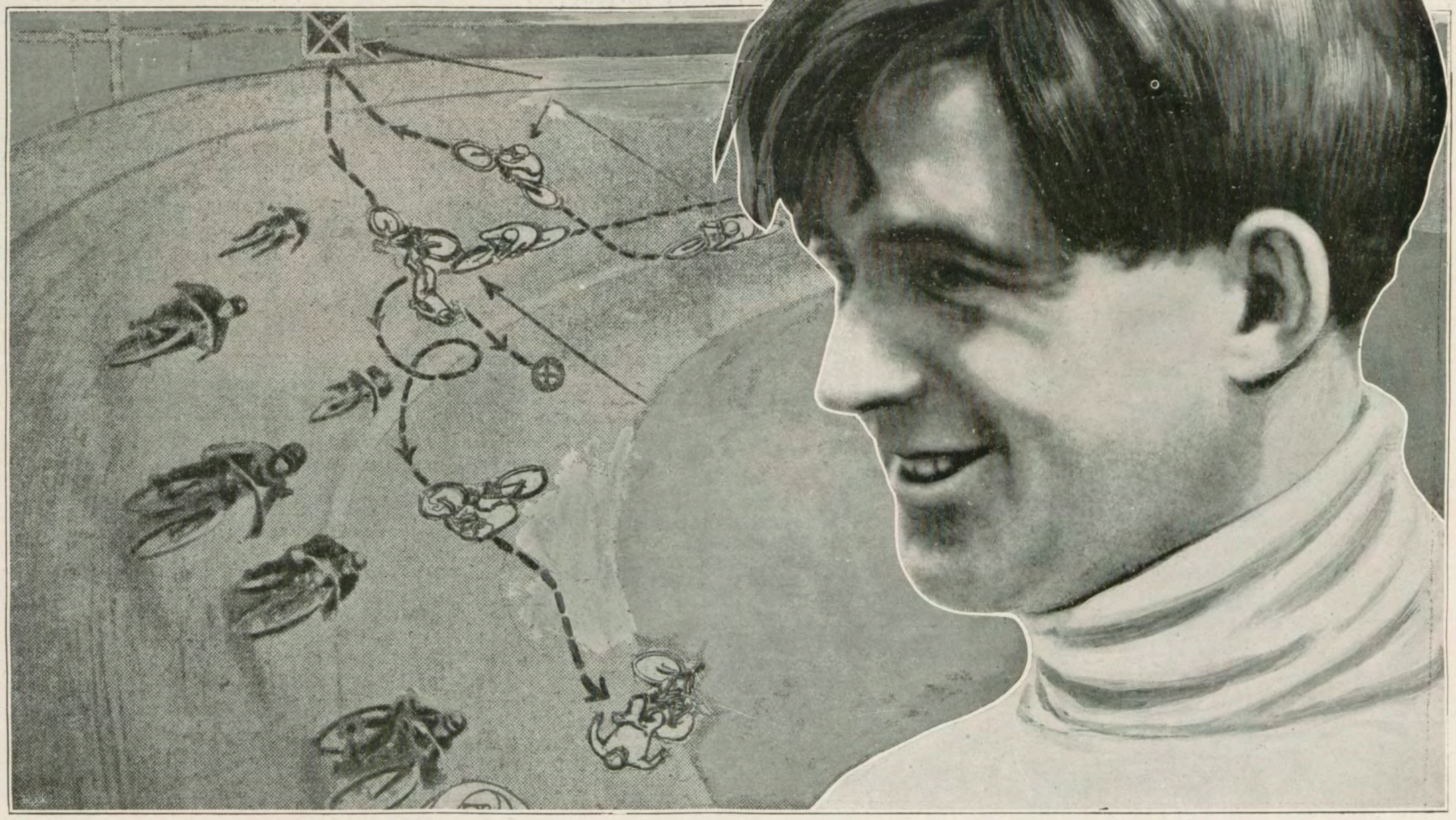
Librairie Pierre Lafitte et Cie.

UNE CATASTROPHE DE MOTOCYCLETTES



EDDIE HASHA
Champion du monde motocycliste de 1912, l'une des victimes.

LE DÉPART DE LA COURSE FATALE
Le 8 septembre, à Newark, se produisit une catastrophe dans une course de motocyclettes.

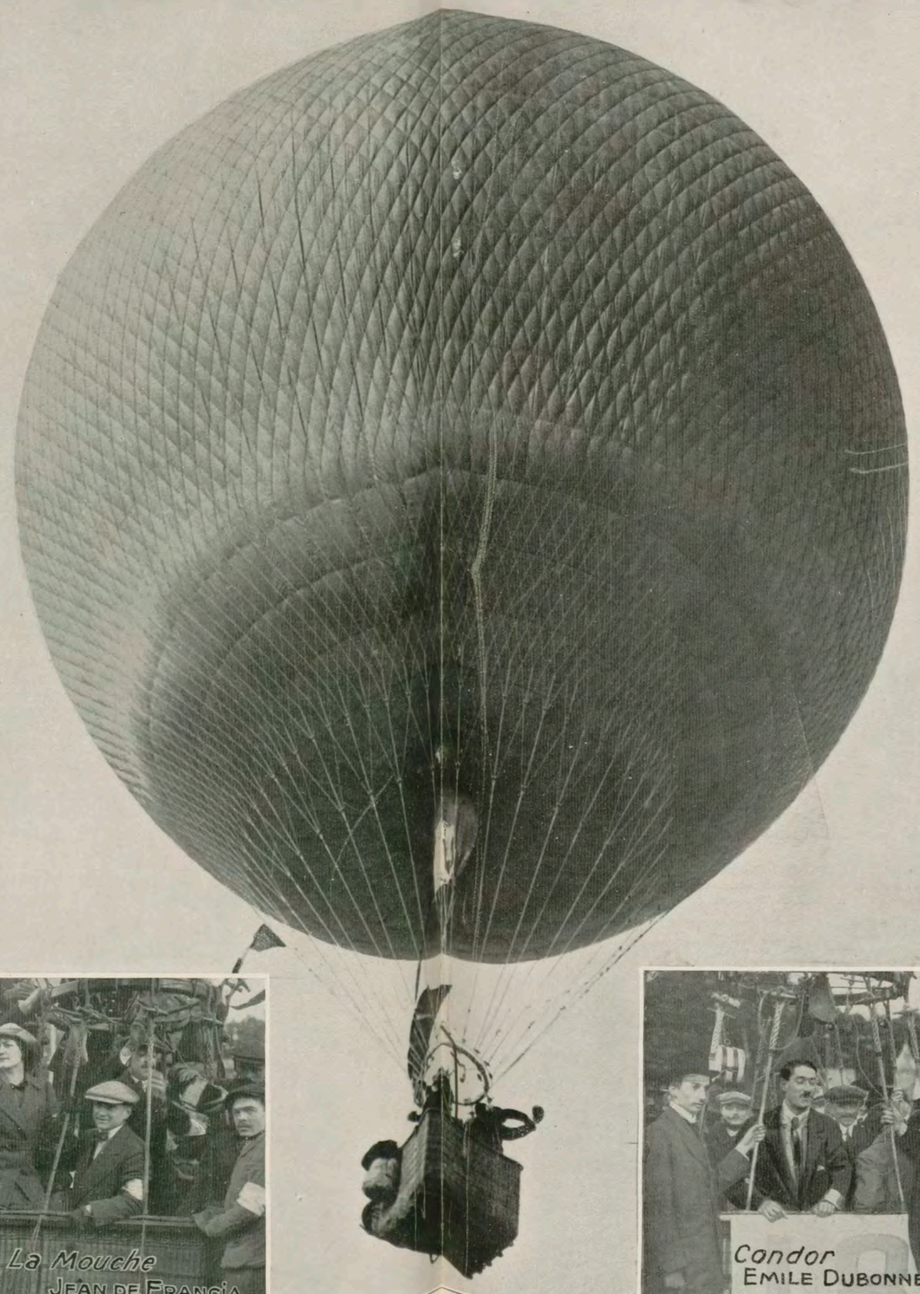


CE QUE FUT LA CATASTROPHE
Ce dessin, extrait d'un journal américain, retrace la catastrophe telle qu'elle s'est produite. Hasha et Albright furent tués sur le coup ainsi que quatre spectateurs.

JOHNNY ALBRIGHT
Johnny Albright qui fut tué en même temps que son camarade Eddie Hasha. La femme de ce dernier assista au terrible drame.

LA VIE AU GRAND AIR

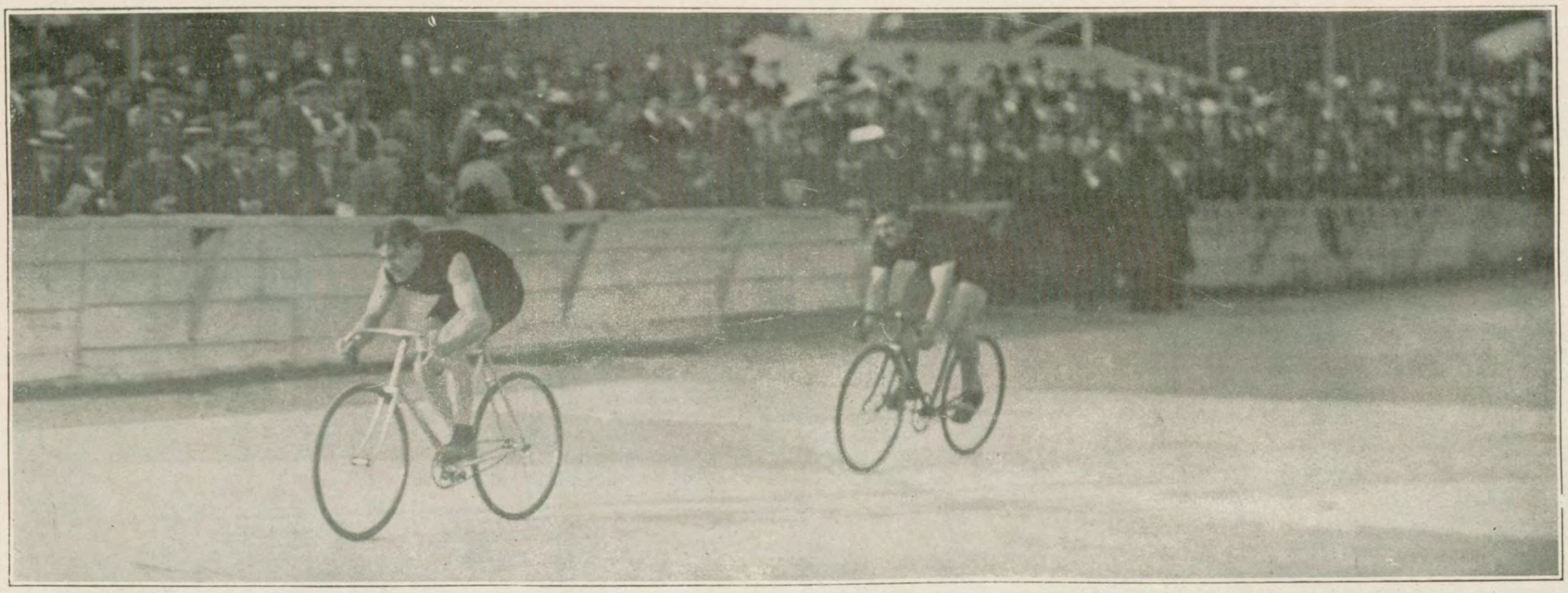
M. LÉON BARTHOU REMPORTE LE 8E GRAND PRIX DE L'AÉRO-CLUB



LE DÉPART DES CONCURRENTS DE L'ÉPREUVE DE DISTANCE

Dimanche dernier, au Parc de l'Aéro-Club, aux Coteaux de Saint-Cloud, 18 sphériques ont pris le départ pour le 8e Grand Prix de l'A. C. F. Tous les plus grands pilotes, à part Alfred Leblanc qui remplissait les fonctions de commissaire, étaient parmi les concurrents : tels Emile Dubonnet, recordman du monde de la distance, Maurice Bienaimé, recordman de France de l'altitude, Georges Blanchet, 3 fois déjà vainqueur de l'épreuve, Léon Barthou, Jules Dubois, Jean de Francia, virtuoses des voyages de longue distance. L'Allemagne était représentée par Hénoch ; l'Angleterre par Jean de Francia ; la Belgique par Demuyter. Le *Stella IV* (tissus Hutchinson) était monté par Mme Goldschmith. Parmi les passagers, citons le vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett d'aviation, Jules Védrines, parti avec Jules Dubois. La victoire revint à M. Léon Barthou qui, avec M. Welby Jourdan comme passager, réussit, grâce à son incomparable science, à atterrir dans le Finistère.

LA RÉUNION DU PARC DES PRINCES

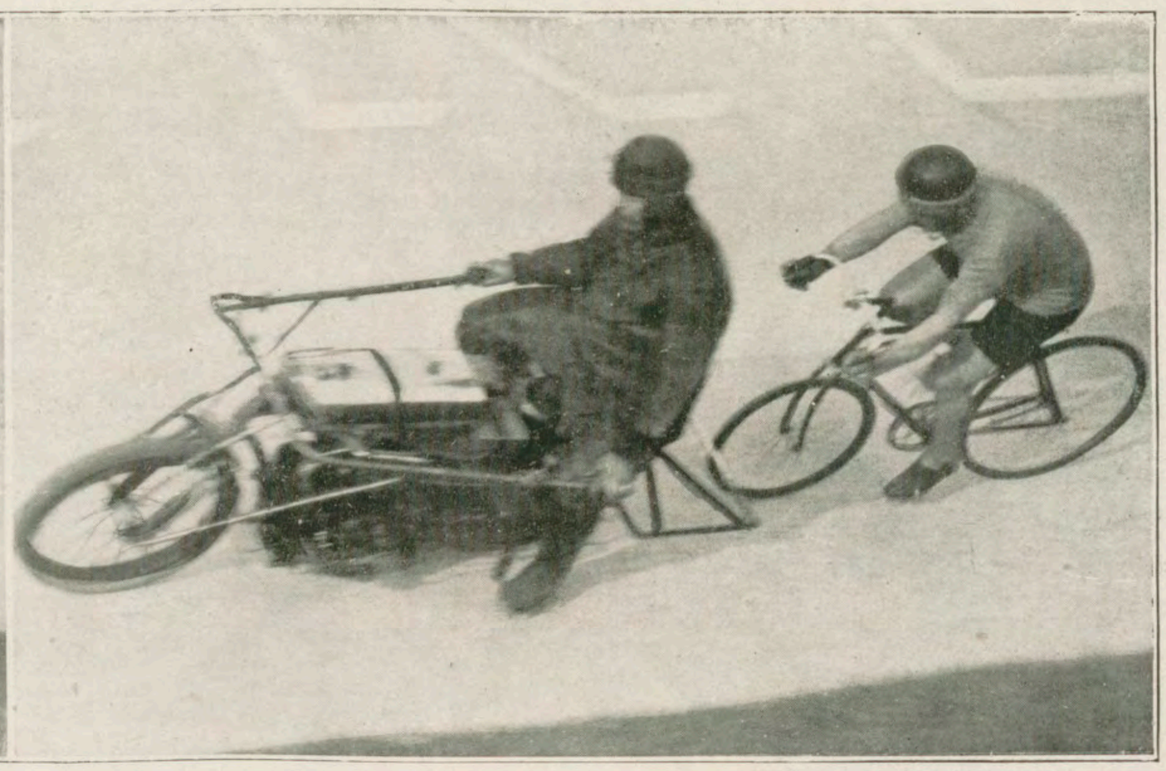


L'ARRIVÉE DE LA FINALE DU GRAND PRIX DE FRANCE

Dans les demi-finales, Moretti avait réussi à battre Ellegaard et Schilling, Hourlier avait précédé Polledri et Arend, et Pouchois avait vaincu Dupré et P. Didier (bicyclette Peugeot, pneus Continental). Dans la finale, Hourlier précédait Moretti de deux longueurs.

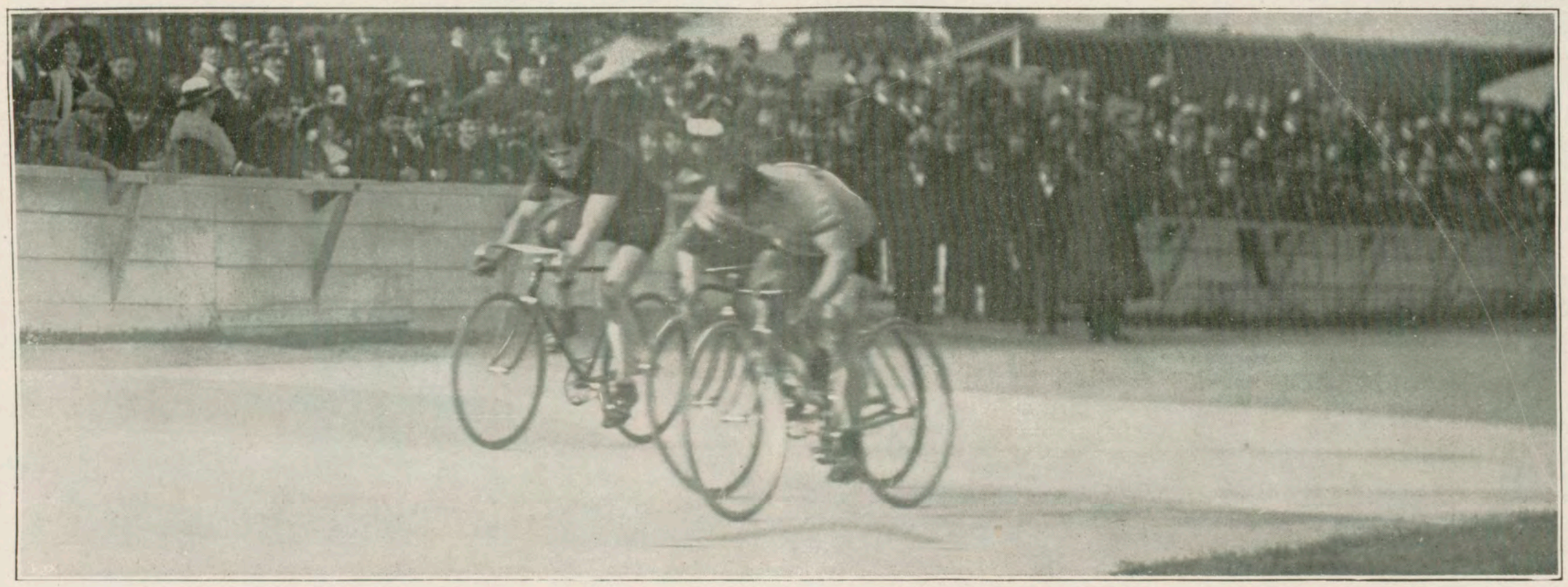
SÉRÈS EN VITESSE

Dans le match de demi fond, Sérès a remporté la victoire en 7 m. 42 s. 3/5 pour les 10 kilomètres et en 18 m. 16 s. 1/5 pour les 25 kilomètres.



DARRAGON EN VITESSE

Darragon n'a pu faire mieux que finir à 300 mètres de Sérès dans la première manche et à un tour et demi dans la seconde. (Pneus Continental).



L'ARRIVÉE DU CHAMPIONNAT DES INDÉPENDANTS

Le Championnat de France de vitesse des Indépendants fut gagné par Trante, ancienne cible vivante, ancien coureur à pied et ancien boxeur. Il fit une très belle course, dans laquelle il battit Fabre d'une longueur, Tournié et Etcheverry.

AVIATION

Les Tabarins de l'atmosphère (1)

Le " Vaisseau volant " de Blanchard.

La déception de l'abbé Desforges fut aggravée par les nombreux brocards d'une foule sardonique et la représentation, à la Comédie-Italienne, d'une pièce bouffe : *le Cabriolet volant*. Neuf ans plus tard, des plaisanteries analogues accueillirent les tentatives de Blanchard, le futur aéronaute qui devait traverser, le premier, la Manche en ballon. Les « globes aérostatiques » l'ont consolé de ses mésaventures en aviation.

Le 28 août 1781 — nous approchons de la découverte de Montgolfier (5 juin 1783) — Blanchard publiait, dans le *Journal de Paris*, une lettre où il affirmait, avec le même aplomb que l'abbé Desforges, pouvoir s'envoler à bord d'un vaisseau volant dont il serait oiseux de donner la description puérile. Bornons-nous aux phrases les plus typiques du *Journal de Paris :*

« La machine, écrivait Blanchard, est actuellement portée à sa perfection. Il ne reste plus que la tenture à faire poser, que je désire mettre en taffetas. C'est ce que je ferai à ma possibilité, et après cela, on me verra enlever facilement à la hauteur qu'il me plaira, parcourir un chemin immense en très peu de temps, descendre où je voudrai, même sur l'eau, car mon navire en est susceptible. »

On le voit, il ne restait plus rien à inventer, même pas l'hydroplane! L'inventeur ajoute :

« L'on me verra fendre l'air avec plus de vivacité que le corbeau, sans qu'il puisse m'intercepter la respiration, étant garanti par un masque aigu, d'une construction singulière. »

Et il concluait en faisant appel aux souvenirs historiques :

« L'armée des Grecs, qui brûlait d'aller faire la guerre à Priam, roi des Troyens, fut obligée de rester six mois de suite au port avec toute la flotte, parce qu'ils avaient sans cesse les vents contraires. A la vérité, je n'irai pas vite par un vent contraire, mais encore beaucoup plus vite qu'un vaisseau qui a le bon vent. J'espère, messieurs, vous en donner la preuve physique sous peu. »

Cette idée de rappeler l'inaction forcée de la flotte hellène, dans le port d'Aulis, ne fut pas heureuse. Dès que Diane eût sauvé la tendre Iphigénie des mains paternelles qui ne sacrifièrent heureusement qu'une génisse, les vents favorables gonflèrent les voiles des vaisseaux aux belles proues. Et la flotte grecque accomplit heureusement la traversée, tandis que les dieux inflexibles ne permirent pas à Blanchard de quitter le port. Sans doute, omit-il de faire couler le sang des victimes, d'immoler sur l'autel l'honneur du troupeau? Quoi qu'il en soit, le public attendit, en vain, l'expérience souvent annoncée. Déjà, peu après la publication de sa lettre, Blanchard avait été bafoué par le célèbre astronome Lalande, et les caricaturistes ne tardèrent pas à exercer leur verve aux dépens de l'élève du marquis de Bacqueville, dont Blanchard se réclamait. La collection Tissandier abonde en estampes satiriques gravées à ce sujet. L'une représente des ânes admirant le départ du « vaisseau volant ».

La même collection comprend, plus nombreuses encore, d'autres caricatures relatives à l'imposture de l'horloger autrichien Jacob Degen, venu à Paris, en 1812, afin d'y voler comme les oiseaux. Jacob Degen, d'après les feuilles allemandes, s'élevait à l'aide de « deux ailes artificielles, faites de petits morceaux de papier, joints ensemble avec de la soie la plus fine. En battant de ces ailes, il s'élève avec avec beaucoup de rapidité, dans une direction soit perpendiculaire, soit oblique, jusqu'à la hauteur de cinquante-quatre pieds. » Ces feuilles reproduisaient des gravures représentant le merveilleux appareil.

D'autre part, Jacob Degen fit apposer, à Tivoli, une grande affiche où il annonçait une vitesse de quatorze lieues à l'heure, lorsque le vent ne l'obligerait pas à louvoyer. Il abandonnait aux Français l'honneur de la découverte du ballon, mais réclamait pour lui, la découverte de la direction à volonté.

Le 10 juin 1812, les Parisiens se rendirent en foule à Tivoli et constatèrent avec stupeur que Jacob Degen s'enlevait, en effet, à bord de son appareil, mais que cet appareil était lui-même accroché à un ballon, qui reprit terre à Châtenay, après être entré en contact avec le mur du parc de Sceaux.

Le 7 juillet, deuxième démonstration. Degen s'en fut, comme la première fois, au fil du vent, sous un ballon sphérique. Une troisième expérience fut fixée au 5 octobre. Les places se payaient 2, 5 et 10 francs. Mais la journée se termina fort mal pour l'horloger autrichien. Il fut roué de coups par la foule, avant d'être caricaturé et chansonné.

François Peyrey.

(1) Voir les numéros des 27 juillet, 24 et 31 août, 14 septembre.

ATHLÉTISME

Les rois du sprint (1)

Leurs performances célèbres.

Dans notre dernier article, à l'occasion du match sensationnel qui, pour le titre de champion du monde, venait de mettre en présence, à Manchester, les deux Australiens Donaldson et Postle, et le Sud-Africain Walker, nous faisions un rapide historique de ce championnat du monde de vitesse des coureurs à pied.

WALKER

Et à ce propos, nous expliquions ce terme d' « evens » si usité en Angleterre et en Amérique, et complètement inconnu en France.

N'est considéré, outre-Manche et outre-Atlantique, comme un champion de vitesse digne d'être cité, que ceux d'entre eux dont une performance est « evens », c'est-à-dire dont le temps en dixième de secondes égale le nombre de yards parcourus. Exemple : 100 yards en 100 dixièmes de seconde, ou 10 secondes, 110 yards, (110 mètres), en 11 secondes, 200 yards en 20 secondes, etc., etc.

C'est dire qu'en France, Tournois, Gautier et Mourlon sont les seuls à avoir régulièrement fait les 100 mètres dans un temps « evens », étant donné que les autres performances au-dessous d'evens (le fameux 100 mètres de Tournois en 10 s. 9/10 ou l'identique performance de Boullery, avec un vent très violent, dans le dos) soit dans un temps exactement evens, ont été très justement contestées.

Le premier amateur qui descendit au-dessous d'evens fut l'Américain J. Orden qui fit 9 s. 4/5 aux 100 yards, le 11 octobre 1890 à Washington.

Pendant longtemps, d'ailleurs, le record anglais (amateur) des 100 yards, fut le temps evens, 10 secondes juste par Wharton (Stamford Bridge, le 3 juillet 1886).

Parmi les grands sprinters amateurs dont il faut conserver le souvenir, il convient encore de noter, de 1880 à 1894, Phillips et Bradley qui faisaient 120 yards au-dessous d'evens, C.-G. Wood qui réussissait le même exploit pour 150 et 220 yards, Pelling qui restait encore au-dessous du temps étalon pour 250 yards.

Plus près de nous, au-dessous d'evens, nous trouvons pour le 100 yards les Américains, Duffey, Kelly, avec 9. s 3/5, puis, toujours Américains, Morton (1905), Kerr (1908), Lukemann (1909) et, performances d'hier, Craig 1912), Drew (1912) et le colonial anglais Patching (1912). Un seul amateur anglais figure sur cette liste glorieuse : W.-A. Schick dont les 9 s. 1/5 remontent à 1905.

Parmi les meilleurs temps amateurs au-dessous d'evens, les plus remarquables, sont ceux du Sud-Africain Walker pour le 120 yards (11 s. 2/5) pour le 130 yards (12 s. 3/5), le 150 yards (14 s. 1/2), le 180 yards (17 s. 4/5).

Mais les grandes performances professionnelles sont encore plus étourdissantes : jugez-en plutôt :

Longtemps la plus grande vitesse jamais atteinte par un homme courant à pied sur un sol plat, fut celle de W. Jonhnson qui en 1867 couvrait les 130 yards en 12 s. 1/8, et il ne fallait rien moins que l'étourdissant record de Jack Donaldson (septembre 1911, 130 yards en 12 secondes, juste) pour enlever à Johnson cet insigne honneur d'être l'homme ayant couru officiellement le plus vite, dans tous les temps et sous toutes les latitudes.

Par contre, la gloire d'avoir poussé le plus loin le temps evens, c'est-à-dire de n'être pas descendu au dessous du dixième de seconde par mètre parcouru, revient, comme je le signalais en deux mots dans mon premier article, à l'homme véritablement unique que fut H. Hutchens.

Cet Hutchens alla jusqu'aux 300 yards en un temps evens : 30 secondes, c'est purement phénoménal.

Le mois dernier, à Manchester, Donaldson fit une tentative très préparée pour mettre à mal cet intombable record d'Hutchens, debout depuis 1884. Une prime de 5.000 francs était offerte au champion du monde au cas où il réussirait à gagner un seul dixième de seconde sur ce temps de 30 secondes. Or, Donaldson ne put faire mieux que 31 secondes. Cela suffit à montrer la valeur, absolument unique dans l'histoire de la course à pied, qu'il faut donner aux 300 yards d'Hutchens. Le meilleur temps réussi ensuite sur la distance est de 30 s. 3/5 par l'Américain Wefers.

Voilà quels furent et quels sont les grands sprinters mondiaux.

Géo Lefèvre.

(1) Voir le nº 731.

ESCRIME

De la susceptibilité chez les escrimeurs

Ces gens qui " taquinent " la pointe sont décidément bien... pointilleux !

Les escrimeurs sont, avec les musiciens, et avant les femmes, la race la plus susceptible, la plus pointilleuse et la plus irritable!!! En voici un récent exemple :

On sait que la Rapière organise, chaque année, le Tournoi d'Uriage et la Coupe Internationale Albert Marone. En l'absence de l'équipe de France, que l'on furent avait omis d'inviter, « pour réduire les frais », ce les Italiens qui remportèrent, cette année, le trophée... La presse sportive s'en émut... Nous eûmes le mauvais goût de ne pas approuver la Rapière... et la Rapière, mécontente, nous le fit assavoir en des termes nombreux, ironiques et précis, par le canal de son secrétaire...

Vos informations, dit M. Pozzo di Borgo, sont évidemment puisées à des sources tendancieuses... La Coupe Albert Marone, organisée pour permettre aux équipes de province de se mesurer avec des équipes nationales, fut remportée en 1908 par l'équipe nationale italienne, en 1909 et en 1910 par l'équipe de France. En 1911, ce fut l'équipe de la Rapière qui triompha devant les équipes de la Suisse et de Lyon. Ce n'est donc pas l'équipe de France qui, avant le 11 août 1912, était détentrice de la Coupe Albert Marone, mais l'équipe de la Rapière. Il y a là une nuance... D'ailleurs, que nous reproche-t-on ? Est-ce la victoire de l'équipe italienne ?... Mais *quelle signification internationale a cette victoire?*

. . . . . .

Toute la question, justement, est là!... Les victoires, très rares d'ailleurs des étrangers, chez nous, ont, de par leur rareté même, un énorme retentissement hors de France... Elles consolident ou elles amoindrissent notre prestige et la valeur de notre école française dont dépend, non seulement notre réputation d'escrimeurs, mais, ce qui est beaucoup plus grave, le placement de nos protesseurs à l'étranger... C'est le résultat immédiat et pratique de tous les tournois. Voilà pourquoi la Rapière, fut-elle détentrice d'un challenge, n'avait pas le droit de nous exposer à un échec certain et de modifier à son aise les conditions d'une épreuve... d'autant plus que l'équipe remportant le plus souvent la Coupe dans l'espace de cinq ans doit en devenir définitivement propriétaire!...

Si la Rapière avait sollicité l'appui de notre Fédération, où les générosités, Dieu sait! ne manquent pas, je suis persuadé que les difficultés pécuniaires mises en avant pour excuser cet impair, auraient été vite aplanies...

Enfin, s'il est vrai que *charbonnier est maître chez soi* il est plus vrai encore que la Fédération nationale a le droit et le devoir de se mêler à tout ce qui touche de près ou de loin, l'escrime française...

Il faut que nous soyons dirigés, et avec énergie!... Il est grand temps que disparaissent toutes ces jalousies, toutes ces mesquineries, toutes ces extravagantes combinaisons, toutes ces ambitions contraires dont se meurt notre sport national!... Il nous faut une unité d'action, de direction et de but!..., et ici je ne m'adresse plus à la Rapière, mais à tous les escrimeurs de France!!... Marchons unis! C'est à cette seule condition que nous parviendrons peut-être à triompher de l'envahissement des autres sports athlétiques, vers lesquels le grand public se porte en masse, tandis que nous nous mangeons le nez en famille!... Il se moque pas mal de nos ridicules suceptibilités, de nos sottes rancunes et de notre amour-propre démesuré, le grand public... Il a bougrement raison !... Nous ne sommes plus intéressants!!... Il faut réagir contre cette crise fâcheuse... Nous le pouvons!... Tous les vrais sportsmen y trouveront leur compte!... Tant pis pour les autres!

Joe Bridge.

C'est par erreur que nous avions donné au réputé maître du 10e hussards la place de second au Tournoi de Luchon. L'excellent professeur s'y est classé premier ex-æquo avec le redoutable Hugnet.

AÉRONAUTIQUE

France et Allemagne

Comparaison entre les dirigeables allemands et les avions français

Nous avons le plaisir d'annoncer à nos lecteurs la collaboration à la *Vie au Grand Air* d'une personnalité éminente de l'aviation qui, sous le pseudonyme de Marc Gouvieux, publiera dorénavant dans nos colonnes des études très documentées sur notre cinquième arme et la comparaison des flottes aériennes étrangères.

Marc Gouvieux commence aujourd'hui un article sur les dirigeables allemands. Il fera, sans aucun doute, sensation grâce à la précision de ses révélations qui nous montrent que, si nous sommes supérieurs à nos voisins pour le plus lourd que l'air, nous sommes, par contre, fort inférieurs à eux, en ce qui concerne les dirigeables et leur organisation.

De part et d'autre de la frontière, les manœuvres d'automne se sont terminées : manœuvres impériales de la Saxe, manœuvres françaises dans l'Ouest — et toutes deux ont apporté leur part de leçon expérimentale pour la guerre et tactique aérienne de l'avenir. Tandis que l'aviation française se couvrait de gloire et présentait le spectacle saisissant de 8 escadrilles organisées, de 54 avions disciplinés, allant, venant, évoluant pendant 12 jours, sans le moindre accident, la 5e arme allemande — inférieure en avions — offrait cependant, au point de vue dirigeables, un spectacle digne de retenir notre attention.

Si les accidents survenus au cours des manœuvres, aux aéroplanes allemands, ont été soulignés, dans un but patriotique très compréhensible, par la presse française, il est d'un patriotisme aussi éclairé de discerner la valeur énorme, la supériorité indiscutable des dirigeables allemands en 1912.

Quelle est donc cette organisation ? Par quels moyens l'Allemagne essaie-t-elle de lutter contre la poussée française des avions, sans cesse multipliés et triomphants ?

C'est ce qu'il est intéressant d'étudier.

A l'heure actuelle (septembre 1912), la flotte aérienne allemande se divise en trois types, nettement dissemblables et caractéristiques de ballons :

1er Type. — Type rigide, représenté par les Zeppelin.

2e Type. — Type demi-rigide, représenté par les Gross.

3e Type. — Type souple, représenté par les Parseval.

C'est selon l'un de ces trois types classiques que sont construits les dirigeables allemands, soit par les maisons particulières allemandes, soit par les ateliers militaires. Ils sont caractérisés par une initiale, suivie d'un indice.

Pour les Zeppelin, de Z_1 à Z_{11}.

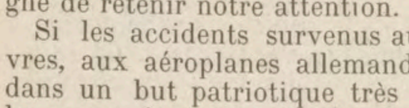
Pour les Gross, de M_1 à M_4 (Militar).

Pour les Parseval, de P_1 à P_{11}.

De l'indication même de l'indice numérique, il ne s'ensuit pas qu'il y ait actuellement en Allemagne 11 Zeppelin ou 4 Gross. Beaucoup ont été détruits, abandonnés, parce que trop vieux ou démodés. Mais la numération continue quand même, depuis le premier modèle construit, depuis 1906.

Nous disions que les caractéristiques de ces dirigeables étaient nettement dissemblables et basées sur la rigidité, la demi-rigidité, ou la souplesse complète. L'*examen* attentif de chaque type donne les caractéristiques suivantes :

1° DIRIGEABLES RIGIDES, TYPE ZEPPELIN (Z). — Leur conception est basée sur une armature complètement rigide. Carcasse métallique en aluminium, relativement légère, formant des compartiments étanches et même cloisonnés, dans lesquels sont enfermés des ballons d'hydrogène, épousant la forme de la carcasse, et qui donnent la force ascensionnelle du dirigeable.



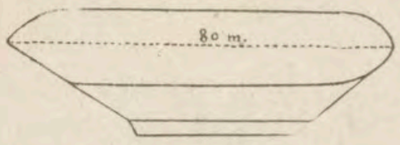
LE TYPE ZEPPELIN

Cubage : de 18.000 à 20.000 m. cubes.
Vitesse : de 60 à 75 kilomètres.
Longueur : de 140 à 150 mètres.

La nacelle fait naturellement corps avec la carcasse métallique. Elle se prolonge sous le dirigeable d'un bout à l'autre. Les compartiments réservés à la machinerie, à l'équipage et aux passagers, sont larges, spacieux et confortables, tout comme sur un véritable navire.

Enfin les qualités aérostatiques (20.000 mètres cubes) permettent d'emporter plus de 2.000 kilos et de placer des moteurs, portant la vitesse de ces monstres aériens à 75 kilomètres à l'heure. Ce sont de véritables croiseurs aériens, dont la forme est toujours permanente, grâce à leur armure métallique, cloisonnée, à l'épreuve de la balle.

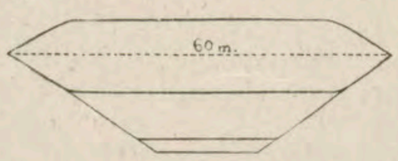
2° DIRIGEABLES DEMI-RIGIDES, TYPE GROSS (M). — Ces dirigeables offrent une surface bien moins grande. Leur longueur passe de 150 mètres à 80 mètres et, naturellement, leur vitesse tombe de 75 kilomètres à l'heure, à 60 kilomètres au maximum (50 kilomètres en moyenne). Naturellement, il n'y a plus de carcasse métallique, avec compartiments où se trouvent des ballons à l'hydrogène : Et pour assurer la *forme permanente*, absolument indispensable dans l'air au dirigeable, pour pouvoir se mouvoir, on compense la perte de l'hydrogène, en remplissant des petits ballonnets avec de l'air. Néanmoins ces dirigeables sont dits demi-rigides, à cause d'une moitié inférieure de carcasse métallique, formant quille, et à laquelle la nacelle est suspendue. Naturellement, les vitesses sont diminuées et ne dépassent pas 60 kilomètres, à cause de la déformation de la pointe qui, n'étant plus soutenue par une structure métallique, s'écraserait sous la vitesse. Le cubage lui-même est de 5.000 à 8.000 mètres cubes, au lieu de 20.000 mètres cubes, comme avec les Zeppelin. Il est vrai que le ballon gagne en souplesse, en poids moindre et maniabilité, facteurs qui ont une grosse importance pour la sortie des dirigeables de leurs hangars, et leur atterrissage, quand il y a du vent.



TYPE DEMI-RIGIDE GROSS

Cubage : de 5 à 8.000 mètres cubes.
Vitesse : de 50 à 60 kilom. à l'heure.
Longueur : de 75 à 80 mètres.

3° TYPE SOUPLE PARSEVAL (P). — Ce type est le type sensiblement employé par les dirigeables français. Plus de demi-carcasse métallique ou quille. Une enveloppe gonflée à l'hydrogène et dont la permanence de la forme est toujours assurée par des ballonnets à air.



TYPE PARSEVAL

Cubage : de 2.000 à 5.000 m. cubes
Vitesse : de 45 à 50 kilomètres.
Longueur : de 40 à 60 mètres.

Un filet, maintenant en dessous une nacelle métallique, munie de ses propulseurs.

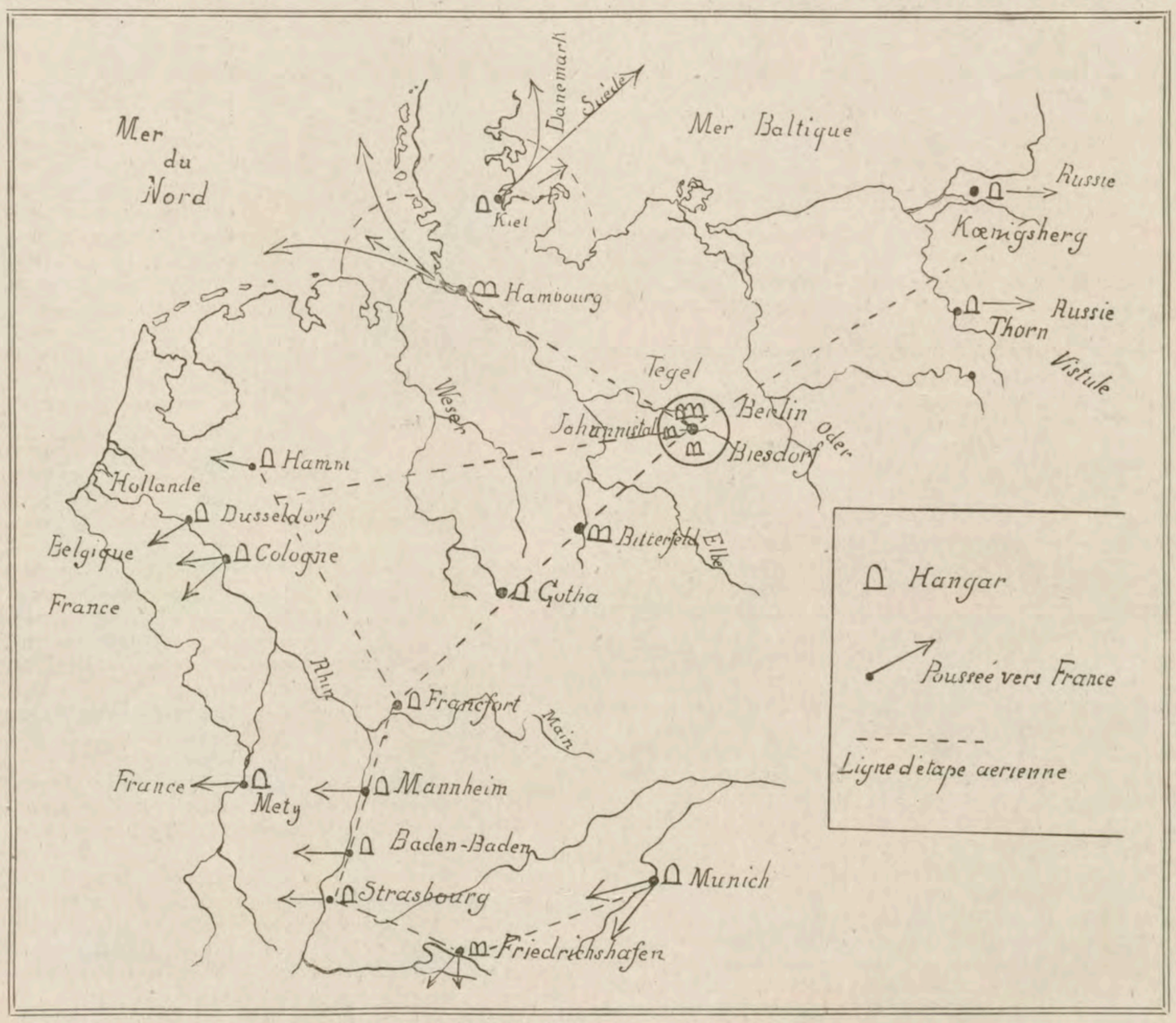
Naturellement, le même inconvénient pour la vitesse est à signaler et même accru. Aussi les types souples ne dépassent-ils pas 50 kilomètres à l'heure.

Leur vitesse oscille entre 40 et 50 kilomètres à l'heure. Par contre, tout comme les dirigeables français, les qualités ascensionnelles (par suite du poids moindre), la maniabilité au sol, à l'atterrissage et au départ, la souplesse de conduite dans l'air, sont accrues. Le cubage est sensiblement amoindri : il est de 2.000 à 5.000 mètres cubes et la longueur dépasse à peine 60 mètres dans les plus grands modèles. Ce sont des torpilleurs aériens, par rapport aux gros croiseurs Zeppelin.

Telles sont les caractéristiques des trois types allemands, qui passent du 20.000 mètres cubes au 2.000 mètres cubes ; du croiseur de 150 mètres de longueur et 12 mètres de diamètre au petit destroyer de 50 mètres et 8 mètres de diamètre. Mais ce qui est à retenir, c'est l'uniformité de conception dans chacun des types, et même dans l'ensemble des types, l'uniformité de forme du dirigeable. Le dirigeable allemand a, en effet, une forme caractéristique et unique, géométrique et régulière aux deux extrémités.

II. — LES HANGARS A DIRIGEABLES ALLEMANDS

Tandis que l'aviation française, à tire d'aile, s'est envolée de ses hangars et a montré, pendant les dernières manœuvres, qu'elle pouvait s'en libérer et camper en plein air, sans même le secours de sa roulotte ou tente-abri, le dirigeable allemand, par l'augmentation incessante de son poids et de son volume, a besoin, de plus en plus, de son hangar comme abri de repos, centre de réparation et point de ravitaillement (hydrogène).



LES HANGARS A DIRIGEABLES ALLEMANDS

Les directions vers les frontières russe et française sont indiquées ; on voit aussi les grandes lignes d'étapes aériennes de l'empire allemand.

L'examen attentif de la carte de l'Allemagne et de son réseau de hangars à dirigeables montre avec quel admirable esprit de suite, avec quel génie organisateur, le grand état major allemand a su profiter de l'enthousiasme national pour l'empire de l'air, a su canaliser les initiatives privées de généreux donateurs, comme les efforts remarquables des grandes sociétés de navigation aérienne allemandes (Luftschiffart gesellaktion). Sous le primitif projet de centres d'excursions aériennes, de routes de tourisme pour dirigeables, l'état major allemand a su grouper l'établissement de ces différents hangars aux points menacés de la frontière, et par des constructions militaires a doté l'empire d'une organisation de gares aviatiques absolument remarquable.

Le groupement de ces hangars est très apparent.

Un premier groupement frontière, à l'est, contre la Russie.

Un deuxième groupement frontière, à l'ouest, contre la France, la Belgique, la Suisse.

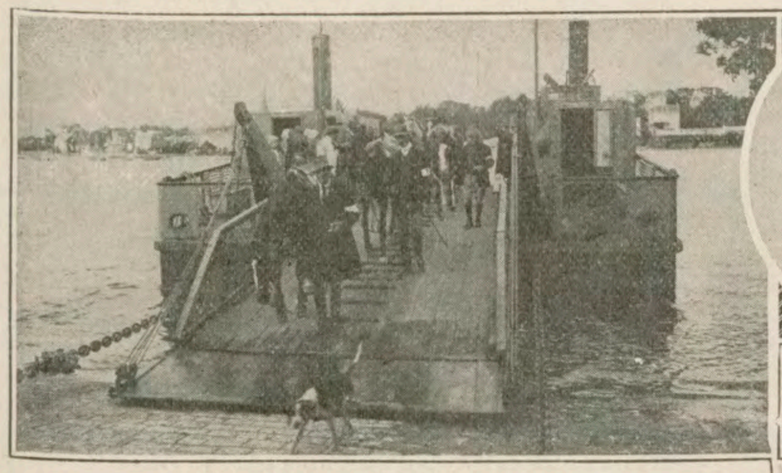
Une base maritime au nord (Mer du Nord et Baltique).

Une transversale unissant Berlin, cœur de l'empire, aux groupes est et ouest et servant de lignes d'étapes du Rhin à Berlin.

Ces hangars ont été édifiés soit par l'autorité militaire (7 hangars), soit par les sociétés civiles de navigation aérienne, citées plus haut, soit 18 hangars.

(A suivre) MARC GOUVIEUX.

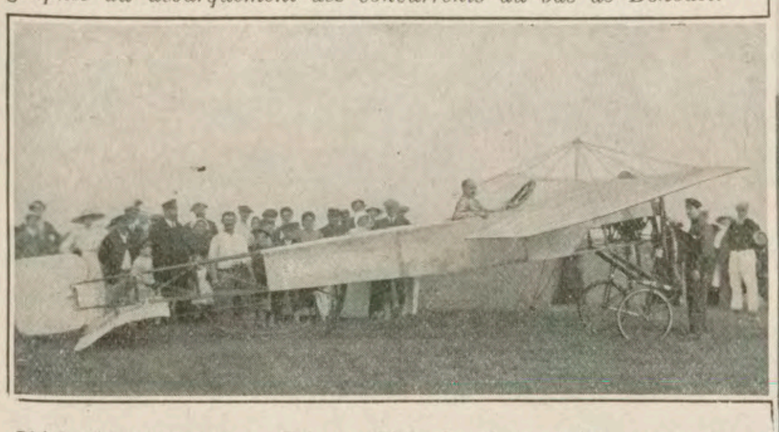
LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE



Le raid hippique du Finistère, (245 kilomètres en trois jours), a été pittoresque de bout en bout ; nous donnons une photographie du débarquement des concurrents au bac de Bénodet.

Alexandre Borie, victime d'une chute mortelle à Tamies. *M. Luis Ramirez, passager de Burri au meeting d'Ouchy.*

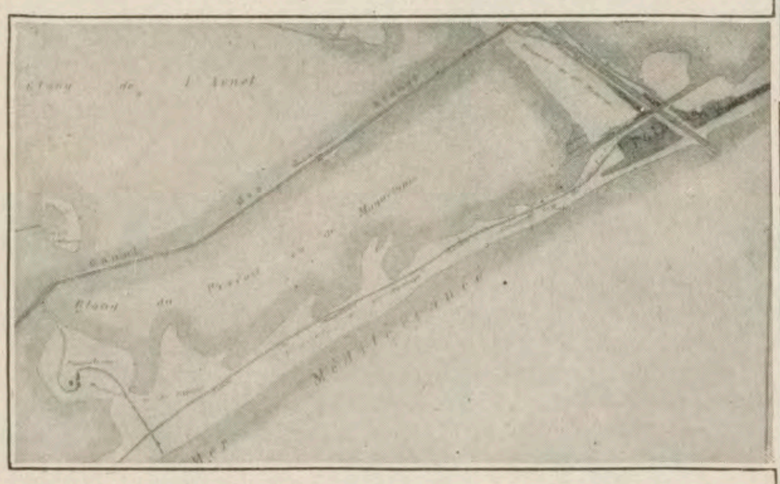
Weyman, qui vient de s'attribuer le record du voyage en hydro-aéroplane, volant de Tamise à Vernon, le 16 septembre, se pose sur la mer à Dieppe au cours de son raid.



L'éclectique sportsman, Etienne Giraud, qui a passé ses vacances excursionner à bord de son Blériot, au large de Noirmoutiers, va regagner Paris « via azurea ».

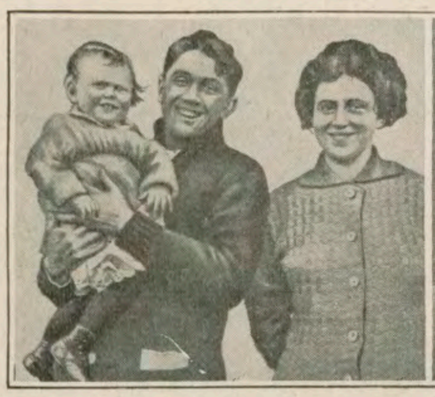
Photographie prise du haut du cerf-volant de M. Carlier, lauréat du concours qui vient de se disputer à Spa.

Nous avons donné, dans notre dernier numéro, une vue de la piscine de l'Automobile-Club : voici une photographie de la salle d'armes du grand Club, elle est dirigée par Merignac père.



Plan général des aérodromes terrien et maritime de la Société d'aviation Méridionale, aménagés aux environs de Montpellier.

L'équipe de Football-Rugby du 9e colonial, qui s'est attribué le championnat militaire du Tonkin, battant le 10e colonial d'Haïphong.



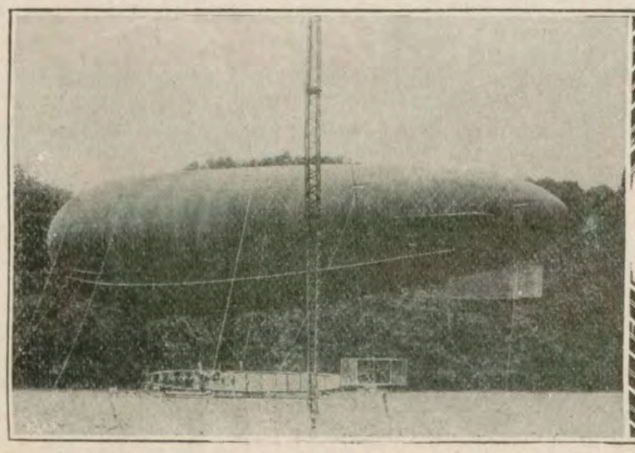
Une famille heureuse : Johnny Kilbane, le champion du monde poids plume, sa femme et sa fille, dans leur cottage.

Bob Fitzsimmons, le vieux champion, fait du théâtre, sa femme lui donne la réplique.

Les aviateurs de Lareinty-Tholosan et Feierstein, photographiés près de leurs Blériot, au parc de Voultegon, pendant les grandes manœuvres de l'Ouest.

W.-H. Applegarth, qui vient de battre le record des 200 yards en 19 s. 2/5, en Angleterre.

Le véloelipède, instrument qui permet de se déplacer dans l'eau, sans grande fatigue, à une vitesse de 8 kilomètres à l'heure.



Le dirigeable anglais Gamma *qui a été détruit, son gouvernail ayant frotté contre les arbres au cours d'une escale. Il avait pris part aux grandes manœuvres anglaises.*

Astley, le pilote de Miss Davies, qui était déjà tombé avec elle, le 19 septembre, vient de se tuer dans une chute de 60 mètres à Belfast.

Dimanche dernier, a été inauguré à Vauvillé près de Nangis, le monument du capitaine aviateur Camine, qui se tua l'an dernier.

La finale du Challenge international de Paris d'Association s'est disputée dimanche à Saint-Ouen. Le Red Star a été battu par le C. A. de Vitry, qui joua très bien.

HIPPISME

La jeune génération

Coup d'œil sur les deux ans encore inédits.

Nous avons déjà exposé, en parlant des deux ans, que la date avancée de leurs débuts et le nombre élevé des épreuves qui leur sont réservées incitent les propriétaires à faire courir de bonne heure leurs jeunes représentants.

Nous allons pouvoir vérifier le fait aujourd'hui, en parcourant la liste des engagements qui ont été souscrits le 3 septembre pour le cinquante-sixième Prix Biennal de Longchamp.

Sur 136 chevaux engagés, on compte, à la date du 22 septembre, 53 animaux qui n'ont pas encore paru sur l'hippodrome.

Examinons, en ne tenant compte que des écuries ayant plus de deux représentants, la façon dont se répartissent ces inédits.

Chez M. H.-B. Duryea, qui a engagé six chevaux, chez M. Aumont et chez M. le vicomte d'Harcourt, qui en ont respectivement engagé quatre, chez M. August Belmont, qui en a engagé trois, tous les candidats ont déjà couru.

Parmi les lots possédant un inédit en réserve, nous trouvons celui de M. Edmond Blanc qui compte sept représentants, celui de M. Arthur Veil-Picard qui en compte six, celui de M. de Brémond qui en compte cinq, celui de M. le baron Edouard de Rothschild qui en compte quatre, ceux de MM. Deschamps, Sol Joel, Jean Joubert et Widener qui en comptent chacun trois.

D'autres propriétaires gardent encore deux inédits parmi leurs représentants. Ce sont M. W.-K. Vanderbilt, qui tient le record des engagés avec le chiffre de dix, M. le baron Gourgaud qui a six engagés, Mme Cheremeteff et M. Jean Prat qui ont chacun trois engagés.

En sens contraire nous voyons que sur les six nominations de M. le vicomte de Fontarce, sur les cinq de M. Calmann et sur les quatre de M. Jean Stern, un seul candidat a couru.

Enfin, aucun des trois représentants de M. Michel Lazard n'a paru.

Je m'empresse de reconnaître d'ailleurs que, parmi ces chevaux qui ont déjà fait leurs premières armes, il en est beaucoup qui n'ont pas fourni une carrière fatigante. Plusieurs ont débuté récemment, notamment ceux qui ont disputé le Prix Sablonville.

Mais j'ai dû, pour faire le dépouillement ci-dessus, choisir un critérium et je m'en suis tenu au fait brutal des débuts.

Les engagements du Biennal sont particulièrement intéressants à étudier ; ils sont en effet souscrits dans les premiers jours de septembre, c'est-à-dire à une date où les écuries ont eu à leur disposition le temps nécessaire et les lignes suffisantes pour permettre l'appréciation plus exacte de la valeur de leurs concurrents.

Sans aller plus loin, sur les dix-huit partants du Prix de Sablonville, il y avait onze nominations du Biennal : elles ont seules joué un rôle à l'arrivée où elles occupaient toutes les places, depuis la première jusqu'à la neuvième, le classement n'allant pas plus loin.

Nous voyons naturellement figurer, parmi les engagés, la plupart des deux ans qui ont, jusqu'ici, remporté quelque succès, bien qu'on puisse y remarquer l'absence de Baldaquin et de Coupesarte.

Ce que je veux examiner aujourd'hui, ce sont, au nombre des inédits, ceux sur lesquels l'attention peut être attirée au cours d'une revue superficielle.

Nous nous arrêterons d'abord à ceux qui ont passé aux enchères publiques.

Vol d'Oiseau a été payé yearling 50.000 francs par M. Widener. C'est un fils de Rabelais et Veduta, la mère de Veduto ; c'est le croisement de Saint-Simon avec Barcaldine.

Isard II, que M le baron Edouard de Rothschild a acquis pour 18.500, est par Le Samaritain et Irish Idyll : il appartient à la famille 1 et descend d'une gagnante du Goodwood Cup et du Doncaster Cup.

Prince Christian, acheté 15.500 francs par M. Calmann, est issu de Prince William et Clyta. Cette Clyta qui courait, il n'y a pas longtemps, sous les couleurs de M. Debray, a donné avant Prince Christian, qui est son second produit, Magpie par Simonian ; elle est petite fille de Clio, gagnante du Saint-Léger de France et du Royal Oak, dont la mère Clotho a remporté, elle aussi, le Royal Oak.

Izaute, payé 12.500 francs par M. Michel Lazard, est une fille de Rataplan et Illa. Elle est propre sœur d'Imrak et proche parente d'Italus et d'Infortuné.

El Tango a fait partie de la vente de réforme de l'élevage de M. Edmond Blanc ; il y a atteint le chiffre de 12.200 francs. Fils d'Ajax et Lucie, il est propre frère de Méhari, de Cerda, de Santa Lucia et proche parent de Medeah et d'Azalée.

Roi de Bengale, acheté 11.000 francs par M. Michel Lazard, est par King James et Rose de Bengale. Il est frère de Feu de Bengale et présente dans son pedigree le croisement de Galopin avec Le Sancy.

Pour le même prix, Rabble, fils de Rabelais et Alster, a été adjugé à M. San Miguel. C'est le premier produit en France d'une poulinière d'origine nettement américaine, puisqu'il faut remonter jusqu'à sa huitième génération pour trouver l'ancêtre anglaise, une nommée Gallopade, qui, née en 1828, a été importée aux Etats-Unis en 1833.

A 10.500 francs, nous trouvons une acquisition de M. de Brémond, Bonsoir, par Go to Bed et Béthanie. C'est un frère de Ben y Gloë ; sa mère Béthanie est propre sœur de Bethsaïda.

Trinqueuse, par Simonian et Triviale, a été payée 10.000 francs par M. Calmann. Cette pouliche est un premier produit ; sa mère est la sœur de Tricoteuse, de Tricoche et de Trio ; d'autre part, son pedigree est très intéressant et semble indiquer une excellente aptitude sur la distance.

Citons encore le propre frère de Tripolette, Triplepatte II, adjugé 7.300 francs à M. Jean Stern.

Si nous passons maintenant aux produits qui n'ont pas eu à affronter les enchères publiques, nous devons nommer en première ligne le frère du vainqueur du Grand Prix de l'an dernier, Amasias, à M. le marquis de Ganay ; seulement au lieu d'être par Macdonald II, comme l'était As d'Atout, il est par Prince William et Anastasie.

Calendal, à M. Jean Joubert, est le frère d'un second du Grand Prix, Brisecœur ; mais il est par Doricles et Christiane au lieu d'être par Brio.

Sainte Rose, à M le comte de Saint Phalle, est la fille d'une gagnante du Prix de Diane : elle est par Chéri et Rose de Mai.

Amabo, à Mme Cheremeteff, est issu de Elf et Alliance, la mère d'Aveu et d'Adieu. Roc Fleuri, par Finasseur et Eclenroc ; appartient à M. le baron M. de Rothschild ; sa mère a déjà donné Eider et Eilina.

Le Barbare, par Hawamdieh et La Balance, est le propre frère de Bourdelas ; Bade Bec, par Marmot et Gauloise, est la sœur de Gayoffe, qui a pour père Ob au lieu de Marmot.

Enfin, Habanera, à M. Edmond Blanc, est par Ajax et Laputa, la mère de La Plata II.

Tels sont les principaux représentants du lot d'où nous pouvons encore espérer voir sortir le crack attendu chaque année, si tant est qu'il n'ait pas déjà, sans se faire remarquer, défilé sous nos yeux.

RENÉ RIONDET.

Les Courses de la semaine

L'Ecurie Ed. de Rothschild a remporté un triple succès dimanche dernier.

Le premier en date des événements sportifs de la semaine et le plus sensationnel a été la défaite de Marka dans le Biennal. Que la supériorité des deux ans de l'écurie Edmond Blanc s'atténue ou disparaisse dans la seconde partie de la campagne, il n'y a pas lieu de s'en étonner. Elle est si constante, si générale, si écrasante dans la première, qu'on peut la dire presque un peu anormale. On est très disposé à croire que ce n'est pas la qualité seule qui parle, mais qu'ils bénéficient ordinairement d'une certaine avance de préparation, et peut-être aussi d'un système d'élevage particulier poussant à la précocité. L'expérience nous a appris que, les premiers mois passés, il faut s'attendre à certaines défaillances. Mais c'est plutôt chez les animaux vites et précoces qu'elles se produisent, et qu'on les attend. On ne se serait nullement étonné de voir Dagor, par exemple, échouer à Chantilly. Mais on était unanime à reconnaître en Marka une pouliche sérieuse, qui devait mieux que tout autre échapper au sort commun. C'est bien elle pourtant qui a subi le premier échec sérieux Quelle en est l'importance ? Est-ce une simple défaillance aisément réparable ? Ou bien s'était-on quelque peu exagéré son mérite ? Il est bien difficile d'avoir là-dessus actuellement une opinion solidement motivée. Les éléments d'appréciation font défaut. Que Baldaquin et Jarnac l'aient battue sur son mérite, cela contredit l'opinion que nous nous étions faite d'elle antérieurement et nous avons peine à l'admettre, mais ce n'est pas absolument inadmissible, surtout sur 1000 mètres. La fille d'Ajax, à Chantilly déjà, s'était montrée moins vite que Coupesarte ; elle avait, du moins pendant les 800 premiers mètres du Prix La Rochette, paru aller moins bien qu'elle, et Stern avait dû à la distance lui demander un effort assez sérieux. On ne s'est donc pas trop étonné de voir Baldaquin galoper à côté d'elle et plus librement qu'elle dans le Biennal ; on pensait qu'elle fournirait à la fin, comme à Chantilly, l'effort nécessaire pour gagner ; mais cet effort, quand Jemmings l'a demandé à l'intersection des pistes n'a été suivi d'aucun effet utile. Baldaquin n'a pas cessé de la dominer et l'a dépassée quand il a voulu à peu près sans lutte. Le débutant Moonshine, qui galopait lui aussi sur la même ligne que la pouliche, a continué jusqu'au bout de se maintenir avec elle. Bref on l'eut dite, cette fois, sans courage et sans ressort. Son écurie incline à croire qu'elle se ressentait un peu de la course de Chantilly, que sa forme, en dépit des apparences, avait décliné. C'est une opinion vraisemblable et admissible.

La course a mis en relief le jeune étalon Go To Bed, père du gagnant Baldaquin et du débutant Moonshine qui a couru exactement la même forme que Marka. Les trois échecs qu'avait subis Baldaquin, à Maisons, dans l'Omnium, à Vichy et à Bade avaient effacé l'impression très favorable produite par sa victoire de début. On a quelque peine à se l'expliquer. Mais elle n'empêchait pas sa performance du Biennal d'être concluante. Peut-être n'est-il qu'un cheval vite, mais c'est en tout cas un bon essai public pour un deux ans que de battre un spécialiste tel que Jarnac.

Si une étoile s'est éclipsée, momentanément espérons-le, une autre a surgi. La propre sœur de Floraison Sunflower, s'est classée, par sa victoire dans le prix de la Salamandre, parmi les premiers sujets de son année. Elle a battu très plaisamment Marigot, L'oiseau Lyre et Opott ; à vrai dire Marigot, L'oiseau Lyre, et moins encore Blarney n'ont pas dit là leur dernier mot. Blarney a été mis hors de course par un très mauvais départ, et c'est dommage, car d'après la ligne d'Opott, qui finit bon quatrième, il eut dû faire très bonne figure à l'arrivée puisqu'il l'avait battu assez loin derrière lui dans le critérium de Deauville. L'oiseau Lyre, qui tourne mal à gauche, a pris un tournant invraisemblable ; Marigot n'a pu se faire jour que tardivement. Bref, aucun de ces divers concurrents n'a donné absolument sa mesure, et on pourrait leur croire une très belle chance de revanche si l'on s'en rapportait à la simple demi-longueur qui sépare Sunflower de Marigot. Mais il ne faut pas oublier que Sunflower est rentrée boiteuse. Au pavillon, elle s'était détachée avec une aisance et une autorité très significative, et sa victoire a été en somme facile. Espérons que l'accident dont elle a été victime n'est pas trop grave et que son premier triomphe, si plein de promesses, ne sera pas le dernier.

FLORAISON

L'écurie Ed. de Rothschild a remporté dimanche un triomphe, pour elle sans précédent, en enlevant, en trois courses importantes de la journée, le prix de la Salamandre avec Sunflower, le prix du Prince d'Orange avec Floraison, le prix de Satory avec Prédicateur. L'excellente pouliche, après quelques mois d'éclipse, reprend son véritable rang devant Amoureux qu'elle a battu d'une demi-longueur environ, exactement comme elle l'avait fait dans le prix Daru et dans le prix Lupin. Il serait intéressant de la voir aux prises avec Gorgorito et Wagram II, qui se sont, comme elle, montrés relativement supérieurs au poulain de M. A. Belmont. Des trois, c'est Gorgorito qui paraît l'avoir battu le plus facilement. Il serait curieux aussi de voir avec eux Prédicateur. La ligne de St. Ange III, le second du Royal Oak, où il précédait Amoureux III, en ferait le crack de l'année, car Prédicateur l'a battu dimanche dans un style vraiment extraordinaire ; mais il convient d'ajouter qu'il s'agissait, dans cette dernière circonstance, d'une course un peu spéciale sur une distance dépassant de beaucoup la moyenne. Ce qu'on peut dire avec certitude, c'est que Prédicateur est un très bon cheval.

STUART.

TOUS LES LECTEURS DES PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie DOIVENT CONSIDÉRER

EXCELSIOR

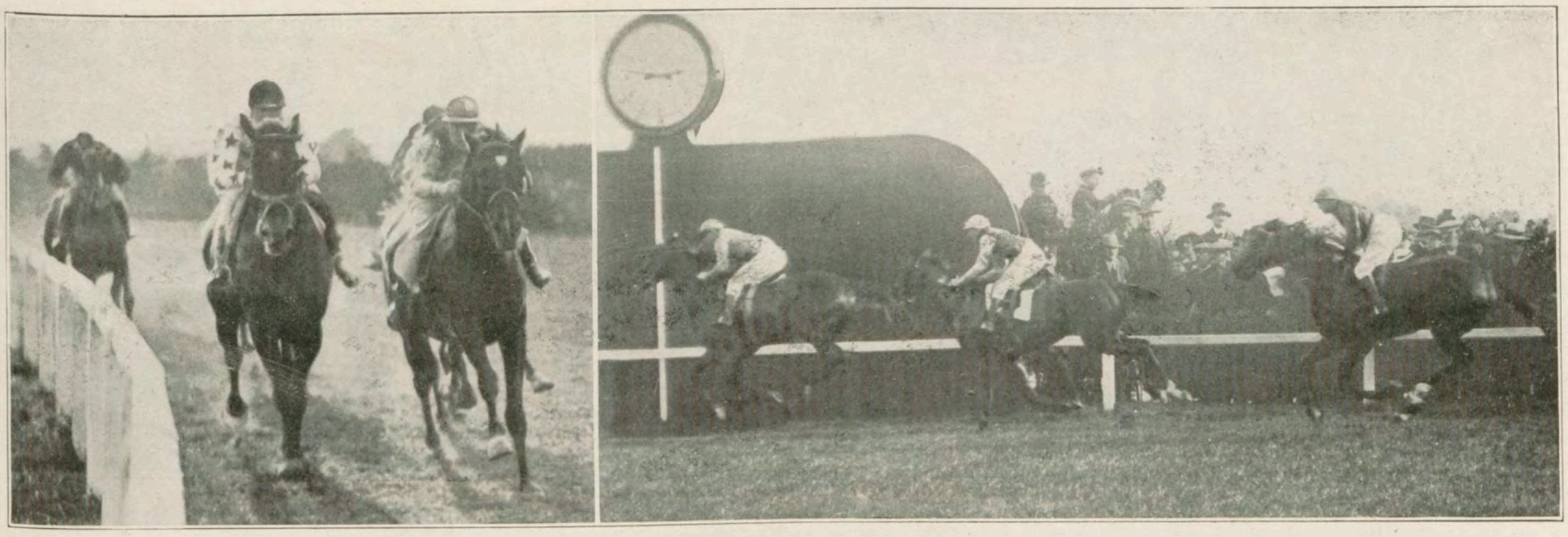
COMME

LEUR JOURNAL QUOTIDIEN

Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.

EXCELSIOR, 88, Champs-Élysées, Paris

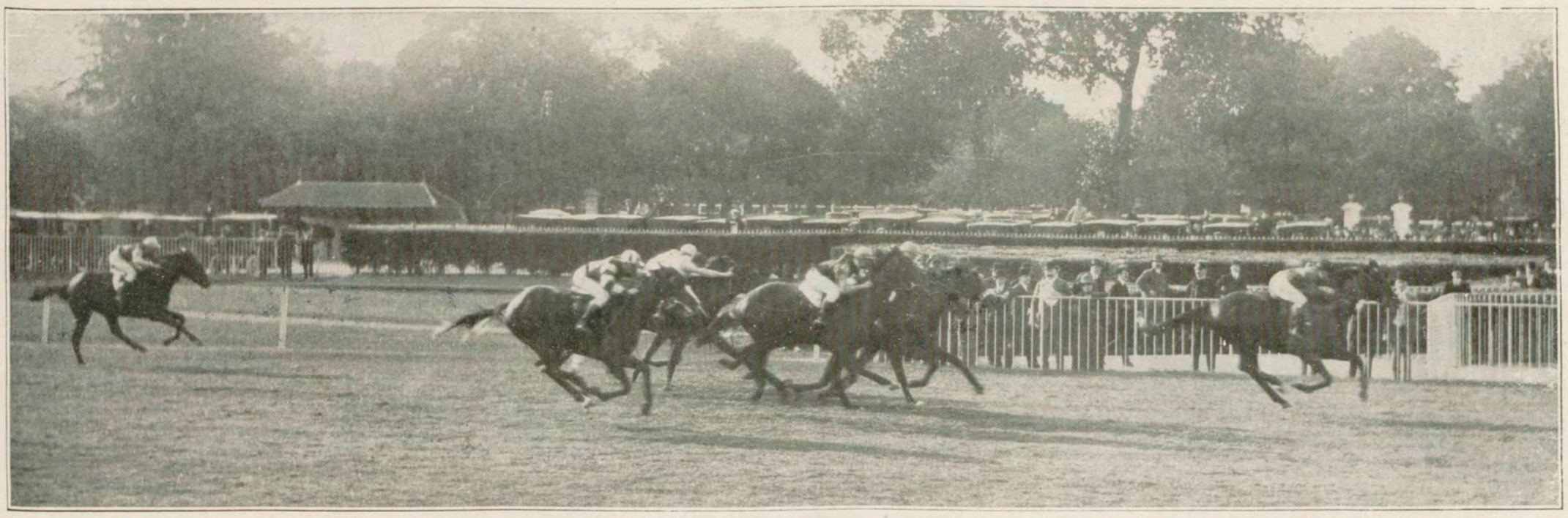
DU TREMBLAY A MAISONS-LAFFITTE



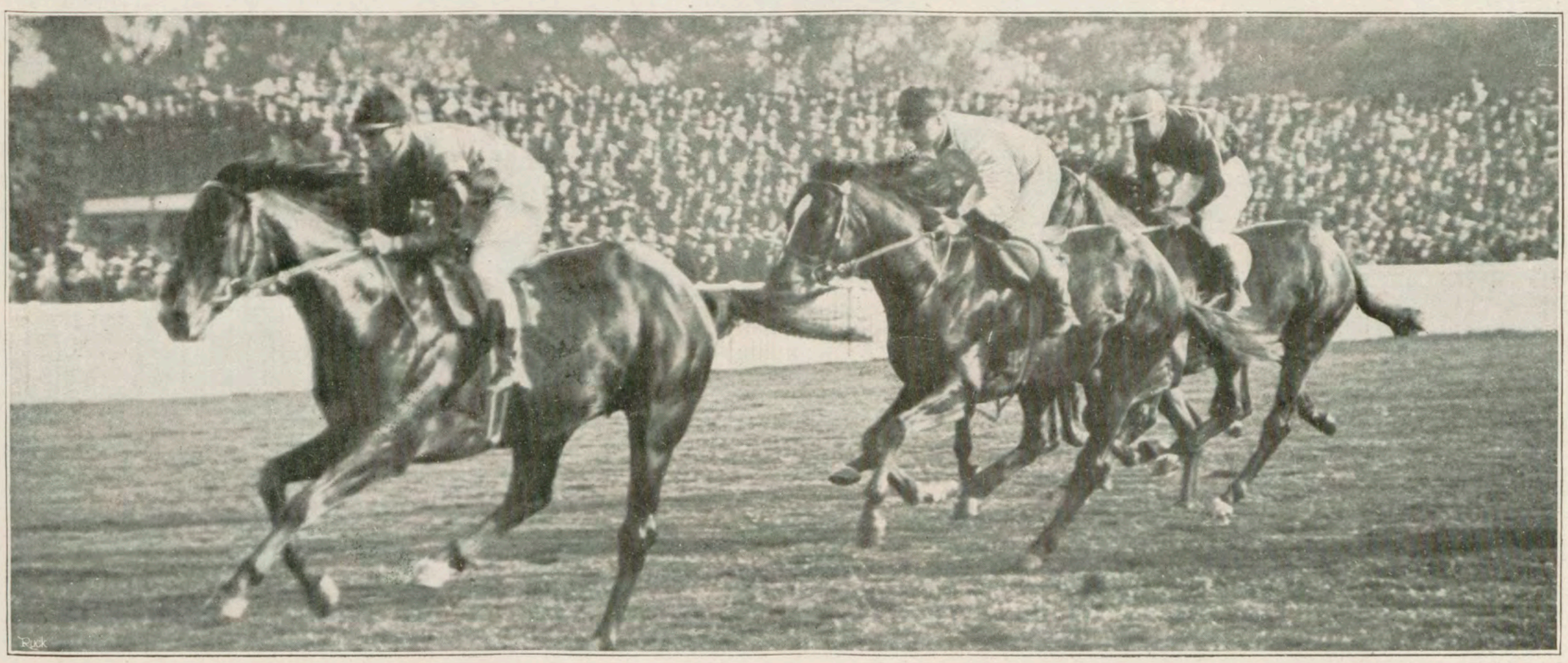
Phrynis Cassante Ultimatum Prédicateur Ultimatum Porte Maillot

LE TOURNANT DANS LE PRIX LE SANCY
Cassante menait devant Ultimatum, Prédicateur, Porte Maillot et Phrynis. Dans les tournants, Ultimatum s'approchait.

L'ARRIVÉE DU PRIX LE SANCY (2600 m., 20.000 fr.) — Le Tremblay, 18 Septembre.
Prédicateur, au Baron Ed. de Rothschild (J. Reiff) survenait dans la ligne droite et l'emportait facilement de trois quarts de longueur sur Ultimatum. Porte Maillot était 3e à une longueur.



LE 21e PRIX BIENNAL DE MAISONS-LAFFITTE (1.000 mètres, 20.000 fr.). — 19 septembre.
Marka, Moonshine, Baldaquin, parurent se détacher les premiers. A la distance, Baldaquin s'assurait l'avantage et prenait la première place à une longueur et demie devant Jarnac, venu à la fin. Marka, 3e, précédait de peu Moonshine.



Baldaquin Jarnac Marka

LE PRIX BIENNAL DEVANT LES TRIBUNES.
Marka, la pouliche de M. Edmond Blanc, causa une profonde déception Sa supériorité ne semblait pas douteuse. En fait, elle a succombé non seulement contre un trois ans, spécialiste des courtes distances, Jarnac, mais même contre Baldaquin, un deux ans, qui ne comptait qu'un succès sur 800 mètres en juillet.

LES COURSES DE LONGCHAMP

Sunflower Marigot. L'Oiseau Lyre

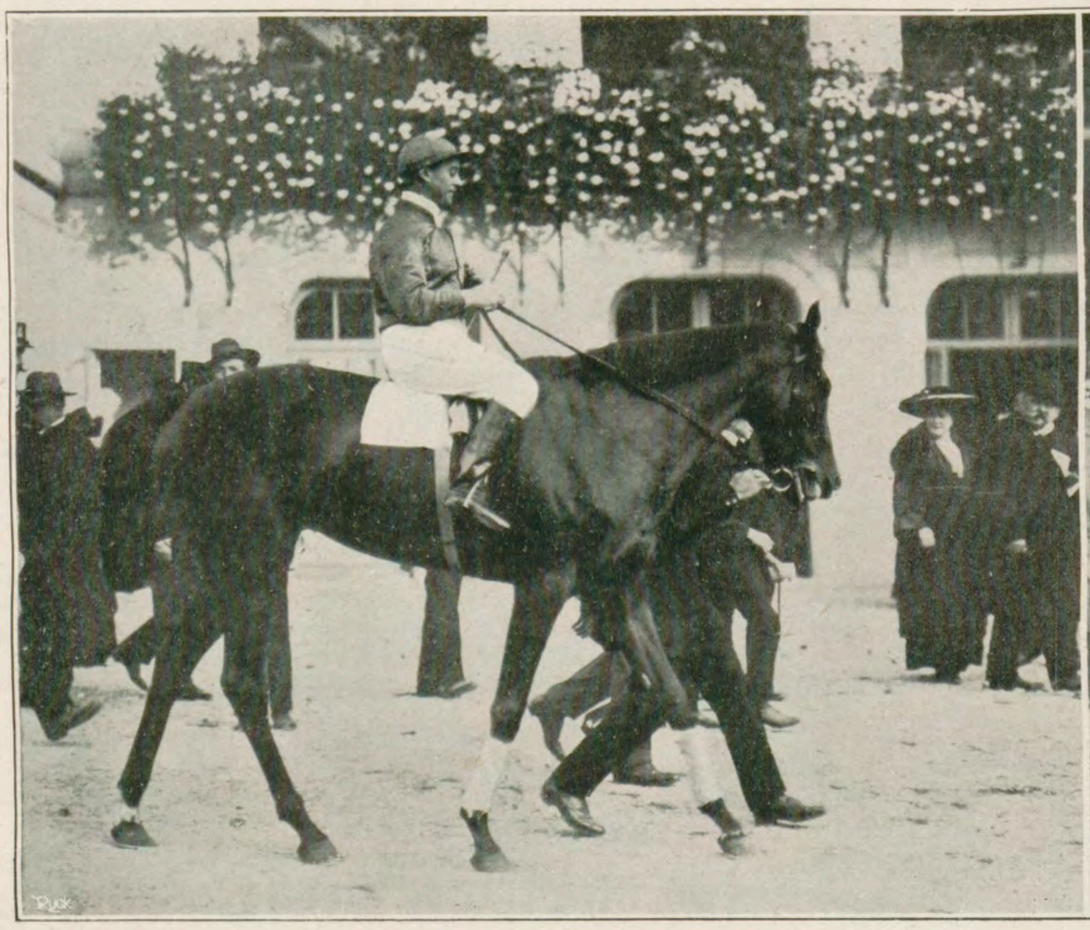
L'ARRIVÉE DU PRIX DE LA SALAMANDRE (1.400 m., 15.000 fr.) — 22 septembre.

Kirsch prenait la tête, tandis que Blarney perdait beaucoup de terrain. Dans la ligne droite, Sunflower, au baron Ed. de Rothschild, se détachait et l'emportait facilement. Marigot, qui s'etait glissé à la corde, venait à la fin se placer second.

Floraison Amoureux III Tripolette Fourvières

L'ARRIVÉE DU PRIX DU PRINCE D'ORANGE (2,400 m., 30.000 fr.) — 22 septembre.

Amoureux III menait le train. Après le petit bois, il se détachait avec Corton II. Dans le tournant, le peloton se groupait, puis, Floraison et Tripolette venaient attaquer Amoureux III. A la lutte, Floraison l'emportait sur Amoureux III et Tripolette.



FLORAISON

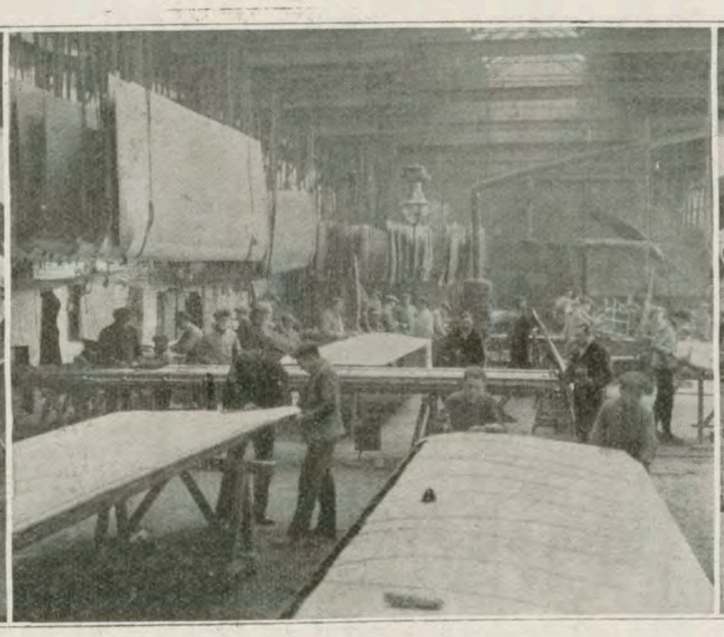
Floraison, par Sans-Souci II et Floretta, au baron Ed. de Rothschild, a remporté la victoire dans le prix du Prince d'Orange, avec la monte de G. Stern (22 septembre).

PRÉDICATEUR

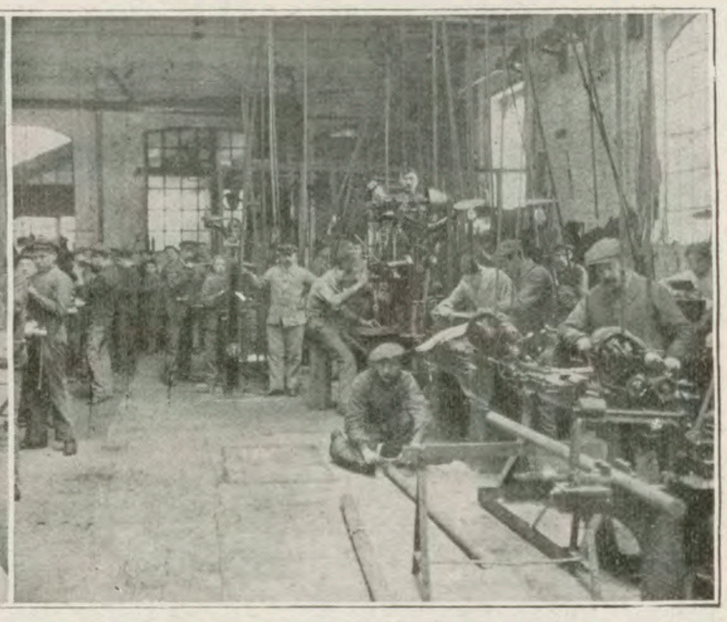
Prédicateur, par le Roi Soleil et Péroraison, au baron Ed. de Rothschild, vainqueur du prix de Satory (4.000 m. 30.000 fr.) avec la monte du jockey O'Neill (22 septembre).

LES ATELIERS D'AVIATION LOUIS BRÉGUET

L'atelier de forge et d'emboutissage et le poste de soudure autogène du chalumeau oxy-acétylénique.



C'est dans cet atelier que sont montées les ailes dont la construction est minutieusement établie et contrôlée.



L'atelier de machines-outils et d'ajustage. Là sont usinées les parties vitales des merveilleux appareils.

LA VISITE DES ATELIERS

J'ai eu la bonne fortune de pouvoir visiter les diverses installations que les ateliers d'aviation Louis Bréguet utilisent, tant à Douai qu'à la Brayelle, pour la construction en grande série de leurs appareils d'aviation.

Trois sortes de travaux bien distincts absorbent, en effet, l'activité d'un établissement où doit s'effectuer une construction aussi complexe que celle d'un aéroplane.

Tout d'abord, la fabrication de toutes les pièces détachées qui, en nombre considérable, entrent dans la constitution d'un appareil, et j'entends par pièces détachées des fournitures aussi importantes que : une aile, une suspension, un fuselage, etc.

Ces diverses pièces doivent pouvoir être faites par séries, prévues pour des échelonnements de livraison bien réguliers, de façon à permettre un large approvisionnement et un rendement industriel acceptable. Le département des ateliers où s'usinent et se montent ces pièces doit être une sorte de manufacture à l'abri des à-coups et des presses qui peuvent résulter du montage proprement dit des appareils et de leurs essais.

Le deuxième département des ateliers, aussi indépendant que possible du premier, est constitué par le montage des appareils, le réglage, les essais et le finissage; c'est l'atelier d'aviation proprement dit et celui-là doit être contigu au champ où se font les essais et les recettes.

Le troisième département d'une maison d'aviation est celui qui est constitué par l'école de pilotage, son entretien et l'atelier de réparation des appareils où les ouvriers doivent être des « débrouillards ».

Louis Bréguet, pour bien mettre en évidence l'indépendance absolue de ces trois services, a installé le premier dans ses ateliers de Douai, le deuxième a sa place à l'aérodrome de la Brayelle, le troisième enfin est à Vélisy-Villacoublay où fonctionne l'école, avec ses vingt appareils de pilotage.

J'ai voulu me rendre compte *de visu* du travail fait dans chacun de ces ateliers et j'ai été émerveillé de l'activité, de l'ordre qui y règnent; partout saute aux yeux la conception rationnelle qui préside à cette organisation.

Faisons tout d'abord un tour aux établissements de Douai :

Nous y voyons successivement l'atelier des tours et des machines-outils; là, sont usinés les axes, poulies, fusées de toutes sortes, qui constituent les parties vitales des merveilles de mécanique que nous verrons tout à l'heure.

Plus loin, c'est l'ajustage; au bout, la forge qui sera peut-être l'endroit le plus intéressant de notre visite. On sait, en effet, que, jusqu'aux limites du possible, le bois a été proscrit de la fabrication des « Bréguet ». Tout ce qui peut se faire en métal est en acier. L'emploi des emboutis et de la soudure autogène est généralisé aux limites du possible. Nous avons pu voir avec quelle facilité, au moyen d'un puissant chalumeau oxy-acétylénique, on peut façonner, modifier et constituer une pièce d'une rigidité et d'une légèreté remarquables avec une simple tôle d'acier.

Les ailes qui sont souples — disposition qui constitue d'ailleurs, nous signale Louis Bréguet, la particularité la plus remarquable de ses appareils — sont entièrement construites à Douai. Dans une menuiserie outillée de la façon la plus moderne et où ronflent les toupies et chantent les scies à ruban, les nervures sont débitées, les terminaisons d'ailes ajustées et les fuselages des nacelles assemblés. Dans une deuxième travée, les nervures sont montées sur leurs longerons en tubes d'acier, les toiles sont tendues sur ces carcasses : c'est l'atelier de montage des ailes. Une troisième travée et nous sommes dans le local réservé à la pose de l'enduit sur les ailes; plusieurs couches d'une préparation spéciale et d'un vernis sont étalées sur le tissu, grâce auxquelles celui-ci se tend, dévient plus résistant et imputrescible.

Avant de quitter les ateliers de Douai, passons au magasin; à côté d'une forêt de tubes se trouve une imposante rangée d'hélices. Tout y est rangé, étiqueté, repéré et organisé de façon à pouvoir instantanément fournir la petite pièce qu'il va falloir remplacer à la suite d'un atterrissage trop brusque.

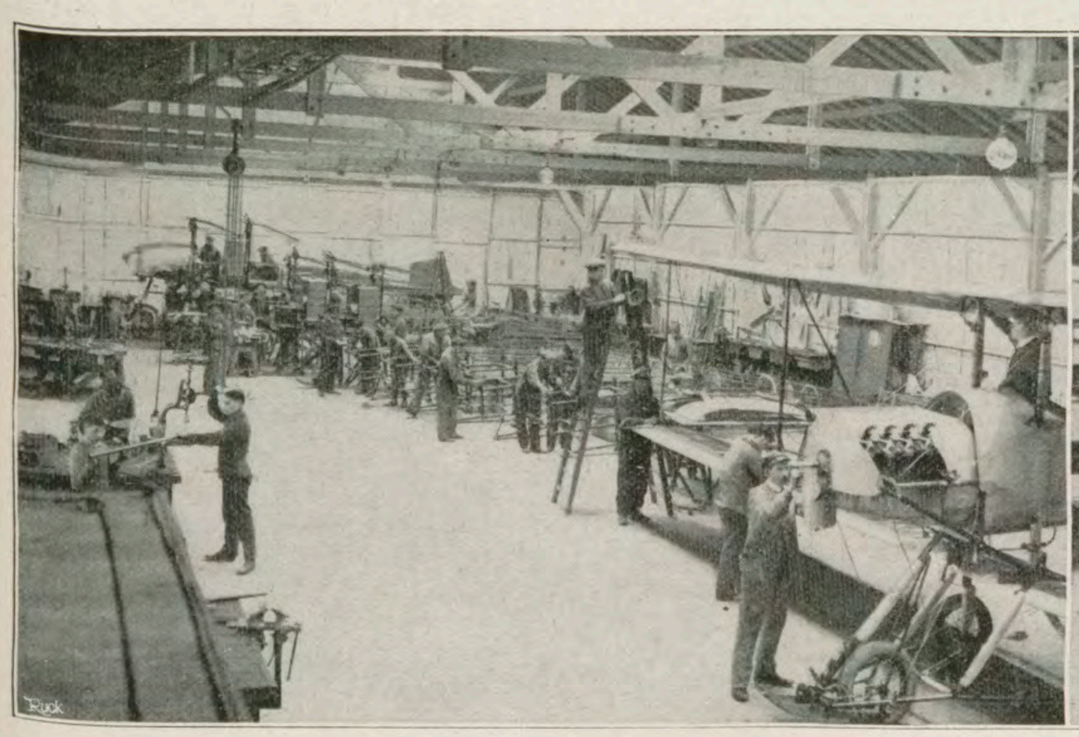
Nous avons fini avec les ateliers de Douai où plus de 180 ouvriers travaillent... Nous filons en auto à la Brayelle et Louis Bréguet nous montre, non sans une pointe de légitime fierté, son atelier de montage : c'est un vaste hall, d'une longueur de 120 mètres, où les fuselages montés s'alignent en rangées impressionnantes de régularité — voilà de la construction en série, voilà de la vraie et de la bonne industrie — plus de 100 hommes y travaillent.

Un magasin pour les pièces utilisées par les appareils, un atelier de réparations et les hangars des appareils en essais et nous aurons parcouru les installations de la Brayelle qui donnent de plain-pied sur l'aérodrome, un des plus beaux, tant il est uni et dégagé.

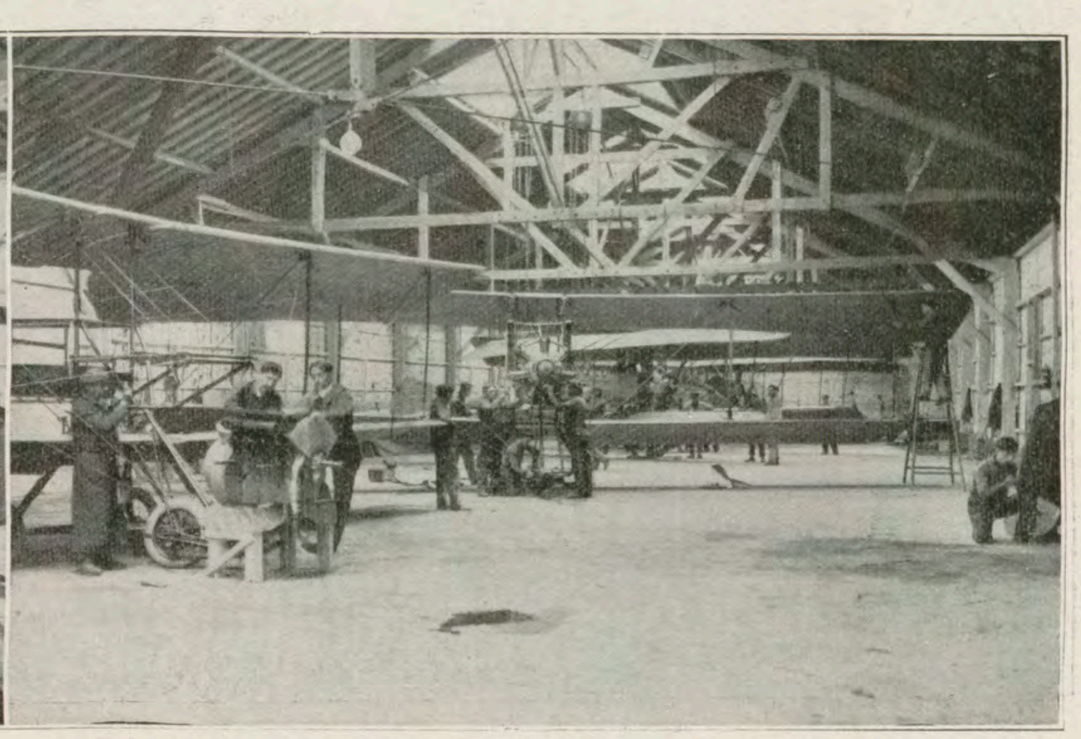
Il nous faut revenir aux portes de Paris, à Vélisy, pour pouvoir admirer la troisième partie des établissements Louis Bréguet; ici est l'école de pilotage avec hangars-abris et atelier de réparation; mais, quoiqu'installé avec tous les perfectionnements modernes, c'est un aérodrome, ce n'est pas une usine et nous ne pouvons y retrouver cette sensation d'activité industrielle et méthodique qui vous saisit dès que vous franchissez le seuil des ateliers de Douai.

Il faut savoir gré à des hommes comme Louis Bréguet et son frère Jacques d'avoir su réaliser ce qui, hier, n'était qu'un rêve : la grande industrie de l'aviation.

F. M.



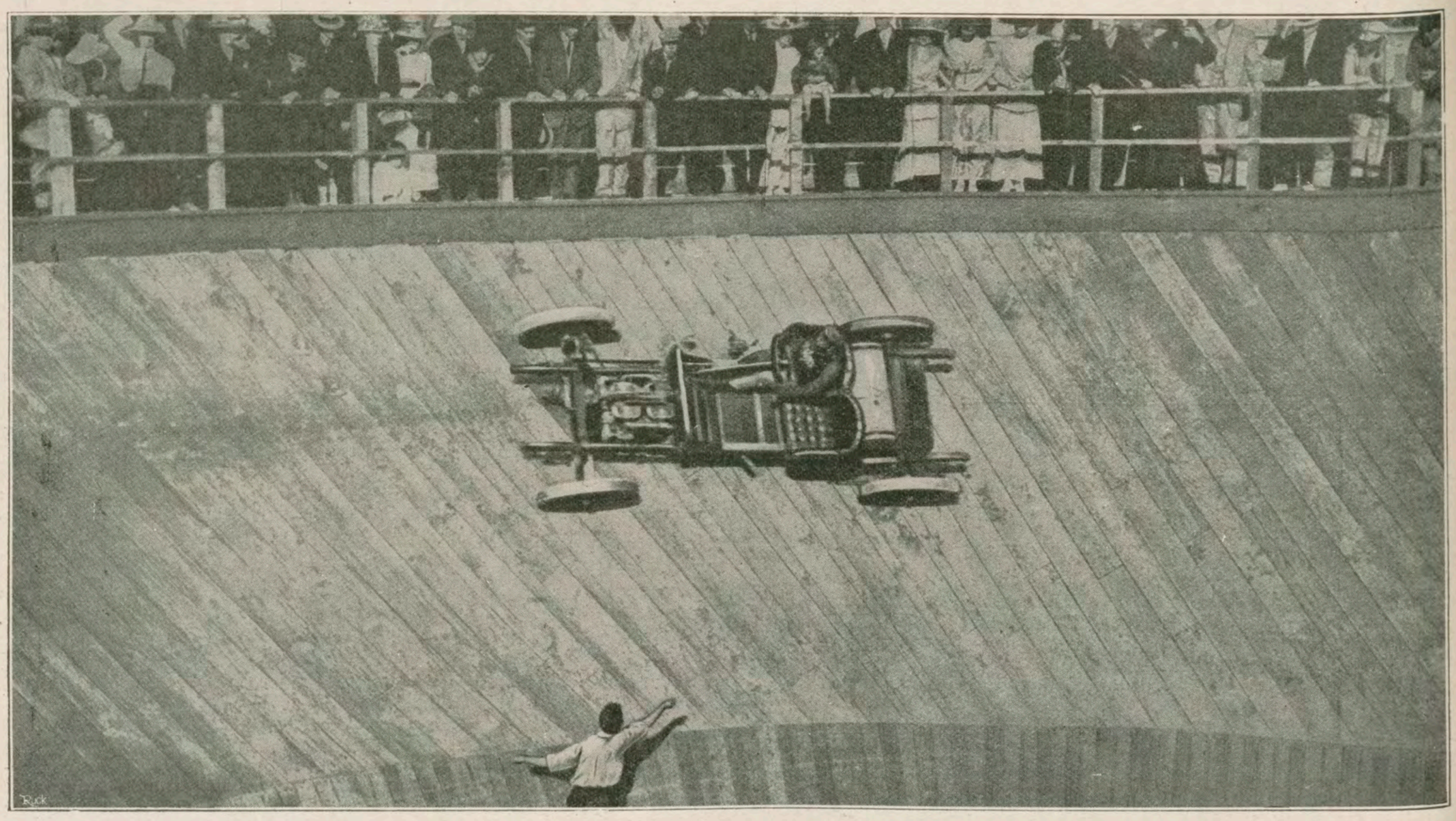
C'est à la Brayelle que se trouve l'atelier de montage des appareils, vaste hall de 120 mètres de long où s'alignent les fuselages montés.



Le réglage et le finissage des appareils Bréguet est merveilleusement conçu. C'est dans des ateliers spéciaux de Douai que cette œuvre est accomplie.

LE MONTAGE ET LE RÉGLAGE DES APPAREILS

L'AUTOMOBILE EN AMÉRIQUE



UN VIRAGE ÉMOTIONNANT

Les Américains sont friands des spectacles dangereux. C'est ainsi que des exhibitions d'automobiles sont couramment faites sur les vélodromes. Cette photographie représente le « dare-devil » Hal Shain, de Los Angeles, à Venice (Californie), prenant, à 90 à l'heure, un virage incliné à 75 degrés.

LA COUPE DE PARIS

L'ARRIVÉE DE LA COUPE DE PARIS

Dimanche dernier, sur les bords de la Marne, à Bry, s'est disputée sur 1.800 mètres, la Coupe de Paris, l'intéressante épreuve de rowing. L'Italien Sinigaglia (en médaillon) l'a remportée avec la plus grande facilité devant J. Barrelet et Horodynski, en 6 minutes 58. Sinigaglia semble absolument invincible et succède brillamment à notre ancien champion Delaplane.

Le Gérant : CHARLES GUYOT.

Imp. de *La Vie au Grand Air.* — H.-L. MOTTI, dir., 13, impasse Ronsin, Paris.